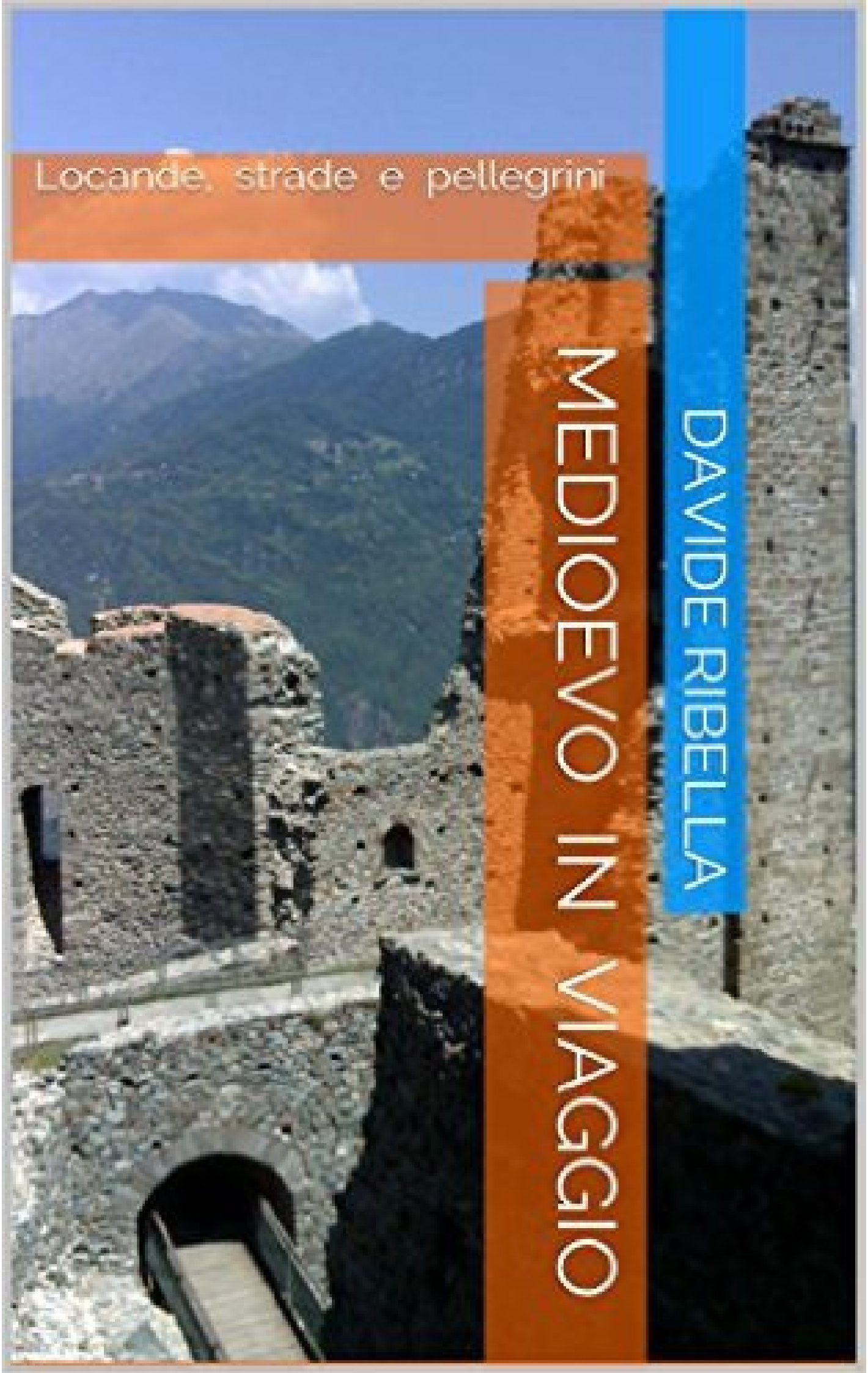

Locande, strade e pellegrini
MEDIOEVO IN VIAGGIO
DAVIDE RIBELLA

Davide Ribella

MEDIOEVO IN VIAGGIO

Locande, strade e pellegrini.

Titolo originale: Medioevo in viaggio.

Locande, strade e pellegrini.

© 2012 by Davide Ribella

mail: ribella@dr.com

All rights reserved

CAPITOLO 1

La concezione del viaggio nel Medioevo.

La dimensione del viaggio è, lungo tutta la storia dell'uomo, un elemento di primaria importanza, quasi inscindibile dalla sua vita stessa. Fin nell'antico Egitto, ad esempio, era presente il concetto di viaggio ultraterreno, sacro e indispensabile non solo per il defunto ma anche per l'armonia del mondo dei vivi. A sua volta nella tradizione cristiana si trova traccia del viaggio fin dalla Genesi, allorquando Adamo ed Eva sono costretti ad abbandonare il Paradiso terrestre, e dunque a viaggiare, in quanto cacciati da Dio; e, ancora di più, se si pensa all'esodo "del popolo di Israele" dall'Egitto verso la Terra di Canaan, sotto la guida di Mosè[1]. Il viaggiare, atto in sé "del tutto uniforme", va a caricarsi "di significati, di ragioni mutevoli e cangianti da un punto di vista squisitamente culturale"[2]. In altre parole il suo significato cambia in relazione all'epoca a cui si riferisce. Quando si parla di viaggio riferendosi al Medioevo (epoca di viaggi e viaggiatori per eccellenza. Spesso si dimentica, ad esempio, che Cristoforo Colombo era, sotto tutti i punti di vista, un uomo medievale) bisogna dunque distaccarsi, almeno per un attimo, dai significati che vengono attribuiti oggi a questo termine. Per quanto, naturalmente, non mancassero delle similitudini. L'uomo medievale concepiva il viaggio come "trasgressione e conoscenza" e lo viveva "tenendo conto di quell'universo dottrinale, morale, parentetico e sapienziale costituito dalla storia della salvezza", come rilevava lo studioso Cosimo Damiano Fonseca. Sentiva, da un punto di vista religioso, anzitutto molto forte proprio il fascino di quell'esodo, con tutta la ritualità che lo accompagnava. Il viaggio verso la piana del Giordano e il monte Sion diveniva in tal modo "un paradigma della loro stessa condizione esistenziale"[3]. Si sottolinea, in pratica, quell'aspetto del viaggio come di un passaggio. Durissima prova che conduce, per via delle sofferenze che comporta, l'uomo che lo ha intrapreso quasi a sorgere ad una nuova vita o, con le parole di Fonseca, a recuperare "una identità perduta". In questo senso pare di cogliere molte similitudini con quegli studi di carattere

socio-antropologico, su cui torneremo nel terzo capitolo, che intendevano il viaggio come un rito liminale, ovvero appunto di passaggio. Fonseca, riprendendo quanto già aveva detto Eric J. Leed[4], al fine di rafforzare la sua tesi fa notare come anche nella tradizione classica il viaggio sembri essere inteso non tanto come conquista, quanto piuttosto come "recupero di ciò che è stato perduto, smarrito, obliterato". In tal senso viene citato l'esempio di Telemaco che, onde reperire notizie del padre Ulisse, aveva organizzato una spedizione. Ma, in fondo, anche lo stesso interminabile viaggio di Ulisse era stato intrapreso per recuperare la patria smarrita. Oppure, per sottolineare il "permanere del ritrovamento", vengono citate le spedizioni promosse e organizzate nel XV secolo dai principi portoghesi per tentare di entrare in contatto con un leggendario re cristiano, il prete Gianni, sul quale si favoleggiava fosse potente addirittura quanto il Gran Khan. Leggenda, questa, nata in un periodo piuttosto tardo e fondata su un testo apocrifo, la cosiddetta "Lettera del Prete Gianni", che si diffuse ovunque nell'Europa del XII secolo. Essa informava la popolazione europea dell'esistenza di un potentissimo sovrano, che estendeva i suoi domini su gran parte dell'Asia e che, cosa molto importante, insieme ai suoi sudditi era un seguace devoto della religione cristiana. A lungo si favoleggiò sulle sue ricchezze, sulla sua saggezza e sulla bontà della sua amministrazione. A destare gli interessi degli europei era, soprattutto, la possibilità di un'alleanza con lui, contro il comune nemico musulmano. Lo stesso pontefice, al pari dei portoghesi, aveva inviato ambasciatori alla sua ricerca. L'Europa aveva creduto a lungo all'esistenza di questo personaggio leggendario, finché, nel XVI secolo, si riuscì finalmente a collegarlo ad un sovrano ben preciso, il re d'Abissinia. Luogo, quest'ultimo, in cui era sì praticato il cristianesimo, ma in una versione che il papa aveva dichiarato eretica già da molti secoli e, se ciò non fosse bastato, il sovrano d'Abissinia non era nemmeno così ricco e potente come lo si immaginava[5]. Volendo fare un raffronto tra la concezione medievale del viaggio e quella odierna è utile anzitutto tentare di chiarire cosa si intenda oggi con questo termine; dal momento che esso presenta qualche ambiguità persino ai giorni nostri. Come punto di partenza è utile rifarsi alla definizione che ne dà il Vocabolario della lingua italiana Treccani: dal provenzale *viatge*, francese antico *veiage*, che è il latino *viaticum* "provvista per il viaggio" e più tardi "viaggio", derivato di *via* "via". L'andare da un luogo ad un altro, per lo più distante, per diporto o per necessità, con un mezzo di trasporto privato o pubblico (o anche, ma oggi raramente, a piedi)[6]. L'idea che molti associano oggi, in

maniera piuttosto superficiale, al termine viaggio è spesso quella del trascorrere un periodo di relax, all'ombra magari di qualche palma, in una lontana ed esotica spiaggia tropicale. Se questo è ciò che intendiamo per viaggio, indubbiamente sarà difficile trovare dei punti di contatto con l'esperienza medievale, per quanto una minima dose di esotismo non fosse del tutto assente nemmeno in alcuni dei viaggi di quell'epoca. A tal proposito basta confrontare lo storico Franco Cardini il quale afferma che, per l'uomo europeo del XIII secolo, il continente asiatico era ancora avvolto nella leggenda. L'Asia era vista come una "sconfinata madre di mostri e di meraviglie"[7]. In tal senso si spiegano le notizie sulle tante creature grottesche, e talvolta persino mostruose, così diverse dall'umanità normale: Pigmei alti un cubito (antica misura di lunghezza che indicava circa 44 centimetri); giganti; uomini senza testa o con la testa di cane; con un occhio solo o con gli occhi sulle spalle o sul petto; altri con un unico piede, così grande da poter essere usato come comodo riparo per la pioggia o per il sole e quelli con i piedi di capro o di cavallo; donne pelose; ermafroditi e uomini con orecchie grandi a tal punto da potersi avvolgere per dormire (vedi figura). A loro volta anche la fauna e la flora extraeuropea risentivano di questa tendenza allo "straordinario": non mancano mai, ad esempio, gli alberi parlanti e profetici del Sole e della Luna. Del pari, ci si può imbattere in alberi che producono lana e in altri i cui deliziosi frutti contengono persino un animale, simile all'agnello, dalle carni assai prelibate. Tra le fiere, oltre ai draghi e ai basilischi mostruosi, figurano animali come la manticora e la leucocropta, la cui esistenza è derivata da portentosi "collages zoologici". La prima con tre file di denti, occhi azzurri, corpo di leone, coda di scorpione, voce sibilante, velocissima nella corsa e antropofaga. La seconda con corpo d'asino, posteriora di cervo, petto e cosce di leone, zampe di cavallo e voce quasi umana[8]. Che dire invece della celeberrima opera di Marco Polo, il Libro delle Meraviglie, più noto come il *Milione*? (databile al 1299). Opera dettata dal Polo, durante un periodo di prigionia, al compagno di cella Rustichello da Pisa. Si tratta di un dettagliato e preciso resoconto sulle terre che l'autore percorse personalmente tra il 1271 e il 1295. Quest'opera ebbe, tutto sommato, uno scarso successo tra i suoi contemporanei proprio per il fatto che, a differenza di quanto poteva lasciare presagire il titolo, non diceva le cose straordinarie che gli uomini del tempo avrebbero voluto leggervi. Negava, quindi, quelle credenze di un'Asia come terra di prodigi che si erano ormai radicate nell'immaginario collettivo. Della cultura medievale il *Milione*

conservava senza dubbio la tendenza enciclopedica e l'esigenza divulgativa, sentita peraltro da Marco Polo quasi come un obbligo morale, ma si allontanava invece decisamente dalla mentalità del tempo a partire dalla sua preoccupazione di veridicità e di attendibilità[9]. Polo, come rileva anche Umberto Eco in un articolo apparso su "La Repubblica" del cinque ottobre 2001[10], assume le vesti di un cronista, equiparabile quasi ad un moderno antropologo, che cerca di descrivere con grande rispetto gli usi e i costumi cinesi. Egli, è interessante notare, sospende il giudizio anche di fronte alle usanze più strane e "barbare" dei Tartari. Le notizie vengono riportate senza cedimenti alla tendenza allegorizzante e moralizzante dell'epoca, senza pregiudizi e con imparzialità ed impersonalità. Si tratta dunque, per certi aspetti, di un'opera estremamente moderna; soprattutto se pensiamo che la conoscenza acquisita tramite l'esperienza diretta dell'individuo diverrà "uno dei cardini del pensiero occidentale"[11]. Probabilmente anche per queste ragioni al *Milione* era stato preferito, dai suoi contemporanei, il *Livre des Merveilles* (Ovvero trattato delle cose più meravigliose e più notabili che si trovano al mondo, come recita il sottotitolo), opera composta verso il 1350 da Giovanni di Mandeville. Personaggio, quest'ultimo, ambiguo e che presumibilmente non era mai nemmeno stato in Asia, e la cui opera si presentava come uno "strano collage", citando Cardini, di racconti fantastici presi a prestito dagli antichi e di narrazioni di seconda mano. Egli si rifaceva prevalentemente a quelle *auctoritates* (da Plinio il Vecchio a Isidoro di Siviglia) che avevano parlato dell'Asia, narrandone appunto cose incredibili, e alla folta letteratura sul viaggio asiatico di Alessandro Magno. Marco Polo, testimoniando l'inesattezza di quei racconti, era andato in pratica, citando Cardini, "contro l'edificio culturale del suo tempo" mettendo in discussione cose che erano ritenute "verità indiscutibili". Questo fatto indubbiamente mal si conciliava con un mondo che, al contrario, "non aveva bisogno di novità"[12]. Non dobbiamo comunque ritenere che questo, pur interessante, elemento che abbiamo definito esotico fosse una delle componenti prioritarie del viaggio medievale. Sicuramente così non era. Come vedremo in particolare nel terzo capitolo sui pellegrinaggi la gente si spostava infatti principalmente, semmai, per trovare le conferme alla Buona Novella riportata nei Vangeli, e non per andare a caccia di draghi ed unicorni. Quella del viaggio dovrebbe essere un'esperienza caratterizzata da un alto grado di pervasività e di onnicomprensività per l'individuo (o gruppo) che lo intraprende. Un incontro con il diverso, inteso nella sua accezione più positiva, ovvero con

differenti culture o, con la definizione di Bruno Dini, come ”incontro dell'altro da sé”[13], e dunque, in ultima istanza, come esperienza che arricchisca nel profondo, aprendo, come si suol dire, la mente. Interpretando il viaggio come un'esperienza di questo tipo diviene allora più facile trovare delle analogie con gli spostamenti degli antichi. Esperienza sicuramente “fisica”, tanto più se contornata da fatiche e rischi, ma in ugual misura “metafisica”, come rileva Giovanni Cherubini parlando di “meditazione sul senso del viaggio intrapreso”, a cui il viaggiatore stesso dovrebbe tendere, e di “raccoglimento interiore”[14]. Si tratta di due componenti che vanno di pari passo con il fatto stesso di spostarsi da un luogo ad un altro a prescindere dalla presenza o meno dell'elemento religioso, che tanta parte comunque ricoprì effettivamente negli spostamenti medievali. Il motivo principale che spingeva tante persone ad abbandonare, spesso per lunghissimi periodi, le proprie case e le proprie terre non era dunque da ricercarsi nel turismo consumisticamente inteso (volendo utilizzare un termine chiaramente anacronistico, di origine francese e diffusosi in Italia solo agli inizi del XX secolo[15]); sebbene non dovesse essere del tutto assente l'interesse di conoscere posti nuovi, spesso immaginati come meravigliosi; come, d'altronde, in qualsiasi altra epoca della storia dell'uomo. Si pensi, ad esempio, al celeberrimo passo in cui Dante fa dire ad Ulisse: “fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e canoscenza”[16], laddove l'eroe omerico viene preso da Dante a modello dell'uomo pagano ansioso di conoscere il mondo. Ulisse che con le sole sue forze era arrivato, intraprendendo un viaggio temerario e verso l'ignoto, addirittura ad intravedere la montagna del Purgatorio. Egli però nel superare le colonne d'Ercole, ed è questo il punto saliente, non era assolutamente conscio di compiere un'azione di significato religioso, per lui quel mare nascondeva semplicemente un mondo sconosciuto e affascinante. Viaggiare comportava senza dubbio fatiche e rischi inenarrabili, come vedremo nel capitolo dedicato alle strade e all'ospitalità, e occorrevano dunque motivazioni molto forti per spingere delle persone ad abbandonare praticamente tutto, senza nemmeno avere la ragionevole certezza del ritorno alle proprie case. Se oggi il viaggio è principalmente piacere, nel Medioevo era senza dubbio sinonimo di rischio (e questo è peraltro un punto verso cui convergono tutti gli studiosi), di fatica, di lentezza (un viaggio poteva infatti durare anche svariati mesi) ma soprattutto d'incertezza. Era, in pratica, quella che Cardini definisce un”'avventura”[17] e Giovanna Petti Balbi un”'esperienza irripetibile”, “una tappa fondamentale… per la vita…”[18].

Non a caso è utile rilevare come il verbo inglese *to travel* (viaggiare) richiami il francese *travailler* (lavorare, affaticarsi)[19]. Per via delle scarse conoscenze geografiche i limiti non potevano che essere immaginati. Un alone di avventura e quasi di magia ammantava pertanto il viaggio. Dall'aumentare graduale di tali conoscenze l'interesse dei diversi gruppi umani ad espandersi, sia per ragioni ideali che materiali quali i commerci e le spedizioni militari. Come si evince anche dalla pubblicazione del 2008 "Viaggi e viaggiatori Medievali", dove contributi di più studiosi si avvicendano, in accordo con la più recente storiografia. L'incertezza di cui si è detto spingeva a fare testamento prima della partenza, a promettere in dono i propri averi alla Chiesa nel caso in cui non si fosse fatto ritorno a casa entro una certa data e a soddisfare gli eventuali creditori. Nel bene e nel male possiamo ritenere che il viaggio fosse anzitutto ciò che Renato Stopani definisce "la più propria fra le condizioni umane". Il viaggio con le sue insidie è, per questo studioso, la "metafora della vita umana", laddove "vivere (è) sempre e comunque un viaggiare…"[20]. Affermazioni, queste, assolutamente condivisibili. Scopriremo, nondimeno, che l'elemento del piacere non era in realtà del tutto assente nei viaggi del passato, ma solo se con questo termine si intenda piacere per la conoscenza, voglia di scoprire posti nuovi e fantastici; ma tali proprio in quanto nuovi e insoliti e non perché abitati da creature mitiche e mostruose. Si tratta di quel piacere, un po' masochistico secondo alcuni, di chi riesce a compiere un'impresa che va quasi aldilà delle proprie umane possibilità, noncurante del durissimo prezzo, in termini di rischi e di fatica, che si dovrà inevitabilmente pagare. Un segno di quanto appena detto è riscontrabile in molti di quei diari, o pseudo-tali, dei pellegrini su cui meglio, e più diffusamente, verrà detto nell'ultimo capitolo in riferimento, in particolare, alla monaca-pellegrina Egeria. Leggendo molte di queste fonti non manca quell'entusiasmo di chi ha patito enormi privazioni, ripagate alla fine dal raggiungimento dell'agognata meta. Queste fonti vanno ben aldilà di aride statistiche, compilate con l'unico scopo di favorire eventuali viaggi di altri pellegrini. Esse sono, per così dire, scritte con il cuore, e lasciano dunque trasparire una viva e sentita partecipazione, che è qualcosa di molto più profondo dell'espressione del pensiero di una persona a caccia semplicemente di un'indulgenza o, peggio ancora, di un diversivo. In questi diari non mancano poi quelle descrizioni di animali esotici, quali i cammelli, gli elefanti e le giraffe, che spesso rasentano il fantastico. Se, da un lato, queste testimonianze rivestono una scarsa importanza per la ricostruzione della realtà

orientale, dall'altro sono invece molto importanti al fine di ricostruire il modo di osservare, la capacità d'osservazione, in altri termini i quadri mentali dei pellegrini del tempo[21]. Per il viaggiatore basso-medievale, epoca per la quale ci è giunto il maggior numero di questi diari, il termine di paragone era logicamente l'Europa del proprio tempo e i miti che ivi vi aveva appreso. Non deve dunque stupire se un animale esotico visto per la prima volta potesse, nel suo immaginario, essere accostato a qualche creatura mitica. Lo stesso Marco Polo provò un certo disagio allorquando vide per la prima volta un rinoceronte nell'isola di Giava, animale che vagamente ricordava, seppur in brutto, l'unicorno[22]. In considerazione di quanto appena detto sembrano pertanto condivisibili solo in parte le considerazioni di Norbert Ohler secondo cui chi viaggiava in quelle condizioni così disagiate non poteva certo avere occhi per le bellezze della natura che, al contrario, sentiva come nemica[23]; ma su questo tema tornaremo in seguito. Riprendendo ora le differenze sostanziali tra il significato del viaggio per gli uomini del Medioevo e quello dei moderni turisti potremmo citare ancora il fatto che, come sostiene giustamente Maria Serena Mazzi, il primo mancasse il più delle volte di libera scelta e fosse spesso privo di organizzazione, di consapevolezza e talvolta persino di una meta. I truffatori, gli imbroglioni, i ladri e gli assassini sono visti da questa studiosa, unitamente ai mendicanti, come i veri "professionisti del viaggio" in quanto il loro diviene, per così dire, un moto perpetuo, talvolta persino "circolare"[24]. Proprio su queste stesse considerazioni insiste anche lo studio di Eric J. Leed, il quale sostiene come in epoca pre-industriale il viaggio fosse visto, e dunque potremmo aggiungere vissuto, in termini soprattutto "di fato e di necessità". In molti casi, rileva questo studioso, il viaggio era un qualcosa di decisamente imposto (vedi il caso di guerre ed esili) e, pertanto, del tutto privo di volontarietà (condizione quest'ultima alla base dell'odierna concezione del viaggiare). Persino nei casi in cui il viaggio si configurava come una libera scelta chi lo intraprendeva preferiva pensare di essere stato scelto, piuttosto che di avere scelto. I missionari, citando Leed, si sentivano "schiavi volontari di un padrone divino che autorizzava i loro patimenti" e lo stesso Cristoforo Colombo era solito firmarsi, come molti studiosi riportano, *Christo ferens*, ovvero letteralmente "portatore di Cristo". Termine quest'ultimo che, secondo Geo Pistarino, sarebbe in realtà stato ideato da Colombo soltanto nell'imminenza del suo quarto viaggio oceanico; molto diverso dai precedenti proprio in quanto si configurava, come in seguito vedremo, non più come missione esplorativa e

di conquista, in esecuzione dei progetti dei Re cattolici, bensì come una vera e propria missione religiosa, sotto la tutela della Santa Sede Apostolica e in una terra non più da conquistare ma da evangelizzare[25]. Pistarino vuole dunque correggere quello che considera un "errore storico"[26]. Tornando ora a Leed si sofferma non tanto sui viaggi obbligati dei marginali quanto, piuttosto, sulle spedizioni militari e in particolare sui pellegrinaggi armati (le crociate). Sono senza dubbio interessanti le considerazioni che questo studioso fa nel ritenere la compagnia armata il gruppo di viaggiatori "tipo" dell'epoca. Secondo Leed, la peculiarità delle spedizioni militari non sarebbe stata data dalla presenza di armi, tutti infatti viaggiavano armati, quanto semplicemente dalla disposizione al loro utilizzo. Una siffatta impostazione fa chiaramente capire come l'opera di questo studioso releghi solo in secondo piano la figura del pellegrino e dell'ecclesiastico, i quali non rientravano nella categoria degli "armati"[27]. Il tema del viaggio nel Medioevo, come peraltro risulterà ancora più chiaro dalla prosecuzione di questo lavoro, è stato ampiamente trattato e sviscerato dalla storiografia, che a partire dagli ultimi anni ha iniziato a dare alla luce studi dove sempre più prevale uno sguardo d'insieme, per così dire "globale", ottenuto spesso grazie alla collaborazione di più studiosi. Questo nuovo modo di procedere è, per certi aspetti, antitetico a quella storiografia, ancora in voga a fine anni Ottanta del Novecento, che focalizzava invece la sua analisi su singoli aspetti del viaggio come ad esempio quello dell'ospitalità. Questo *modus operandi* aveva portato ad una sovrabbondanza di studi inerenti certi aspetti del viaggio medievale ma al contempo ad una parziale, se non addirittura totale, assenza per quanto concerneva altri. Mirabile esempio della storiografia più recente è il testo curato da Sergio Gensini[28], in cui trovano spazio quasi tutte le principali tipologie e aspetti del viaggiare medioevale. Sempre ascrivibile al nuovo modo di fare storiografia è anche lo studio di Genoveffa Palumbo, su cui torneremo nei successivi capitoli, scritto in occasione del Giubileo del Duemila[29]. In apparente contrasto con il titolo e con la ricorrenza (il cosiddetto Anno Santo) questo studio esamina il viaggio medievale sotto molteplici aspetti. La più recente storiografia a cui questi studi fanno riferimento non rispecchia, a mio avviso, semplicemente una nuova moda, ma piuttosto una rinnovata sensibilità che porta a comprendere come difficilmente si possano trattare separatamente argomenti strettamente correlati. Non avrebbe ad esempio senso, ma su questo punto torneremo nel successivo capitolo, parlare di strade senza trattarle unitamente alle strutture ospitaliere che su di esse sorgevano e viceversa. Analogamente sarebbe stato

arduo trattare un tema vasto e dalle molteplici implicazioni come quello del giubileo senza esaminare, al contempo, le vie di comunicazione che consentivano l'accesso alla città di Roma o le strutture dove il pellegrino poteva sostare e trovare ristoro.

Abitanti fantastici dei continenti ignoti

(illustrazione tratta da un'edizione del Liber Cronicarum di H. Schedel, Norimberga, 1493)

La Sacra di San Michele (Valle di Susa, To).

1.1 Chi partiva?

Volendo dare una risposta all'importante domanda su chi fossero i protagonisti, senza dubbio viene immediatamente da pensare al pellegrino e al mercante che, uniti ai vagabondi e ai girovaghi di ogni sorta e agli eserciti, costituivano la maggior parte dei viaggiatori dell'epoca. A viaggiare erano certamente anche i ricchi e i potenti: i papi, i vescovi, i legati pontifici, i principi e gli imperatori, spesso proprio al seguito dei loro eserciti. Nel tardo Medioevo, ad esempio, la corte si spostava spesso e gli itinerari dei sovrani si concentravano per la maggior parte dei casi nel territorio sotto la loro giurisdizione, ma in taluni casi potevano effettuare anche itinerari europei come quello di Giovanni di Boemia (1296-1346) dalla Francia alla Polonia. Esistevano poi, già allora, delle vere e proprie "visite di Stato", per certi aspetti non poi così diverse da quelle che i nostri governanti compiono ancora oggi. Ne sono esempi il viaggio di Carlo IV e di suo figlio Venceslao in Francia, databile intorno al 1370, o il viaggio in Inghilterra del re Sigismondo nell'estate del 1416[30]. La mobilità e il movimento erano poi, senza dubbio, "elementi essenziali dell'attività bellica di ogni tempo", e i mercenari figuravano "tra i viaggiatori più assidui", dal momento che giravano il mondo in cerca di nuove avventure e di "occasioni di impiego", rallentati nondimeno dal fatto che l'assetto di molte strade, ad eccezione di quelle ancora in esercizio ereditate dall'Impero Romano, era stato disegnato più dalle esigenze mercantili che non da quelle militari[31]. Ciononostante, la grande maggioranza delle persone che si mettevano in viaggio nei secoli medievali erano proprio i poveri, all'epoca presenti in gran numero sul continente europeo per via della diseguale distribuzione delle risorse. Potenziali viaggiatori erano dunque, anzitutto, quelli che Maria Serena Mazzi definisce i "poveri laboriosi", i disoccupati o i sottoccupati in cerca di un lavoro, coloro i quali vivevano di elemosine e i trasgressori della legge. Sarebbero state proprio queste categorie di persone a rappresentare i "professionisti dello spostamento". In buona sostanza, riprendendo sempre le parole di questa studiosa, "nessuno viaggia più dei poveri e dei marginali", e il viaggio, per questi individui, finirebbe quasi col coincidere con la loro stessa esistenza[32]. Per spiegare l'intensificarsi dei viaggi nei primi secoli dopo il Mille, Fonseca individua in particolare quattro circostanze: la crescita dell'economia di

mercato, monetaria e creditizia; l'espansione e il ruolo sempre maggiore ricoperto dalle città nei confronti del loro contado; le Crociate e, infine, il fenomeno crescente del pellegrinaggio[33]. Anche la figura del pellegrino è ascrivibile, almeno in parte, a quella categoria dei poveri cui facevamo cenno. Soprattutto quel pellegrino che l'iconografia tradizionale ci ha tramandato come scalzo, malconcio e con i pochi averi portati nella piccola bisaccia di cui disponeva. Un individuo la cui ricchezza più grande consisteva proprio nell'incrollabile fede. Viene da chiedersi se questa iconografia sia corretta. In parte sì, anche se non tutti i pellegrini erano poveri; intraprendere un lungo pellegrinaggio, specie se in nave alla volta della Terrasanta, richiedeva infatti molti soldi di cui un povero difficilmente avrebbe potuto disporre. Sotto la tipologia del pellegrino troviamo dunque tanto l'indigente quanto il nobile e persino il re. In particolare durante gli ultimi due secoli del Medioevo le epidemie di peste, le guerre e i cattivi raccolti avevano contribuito a mettere sulla strada, obbligandole di fatto al movimento, una notevole quantità di persone[34]. A conferma della composizione "sociale" tutt'altro che omogenea di questi viaggiatori medievali tornano utili le parole di Giovanna Petti Balbi la quale asserisce che "la *peregrinatio* è uno di quei fenomeni trasversali che, superando e livellando ogni stratificazione sociale e culturale, coinvolge l'intera umanità"[35]. L'originalità di questo saggio della Petti Balbi sta nel fatto di essersi occupata dei viaggi dei maestri e degli studenti, ovvero di una tipologia di viaggiatori solitamente poco considerata. Molto frammentato ed impreciso, nonostante la presenza di un certo numero di fonti, è anche il quadro che possediamo sui viaggi delle donne, questi ultimi certamente molto più diffusi di quanto potremmo immaginare. Di questo argomento si occupa Genoveffa Palumbo, facendo notare come nell'"Età di mezzo" non solo gli uomini ma anche le donne intraprendessero frequentemente dei viaggi. In particolar modo si trattava di pellegrinaggi alla volta dei santuari mariani ricchi di reliquie, alcune delle quali particolarmente venerate in quanto ritenute in grado di far partorire senza dolore o di guarire le malattie femminili e dei bambini. Vi erano persino celebri santuari *à répit*, dove una certa prevalenza femminile è ipotizzabile (anche se non certa), che per qualche istante avrebbero restituito il respiro ai bambini morti onde poterli battezzare[36].

Quella del pellegrino è senza dubbio una figura che colpisce e ha colpito molto l'immaginario collettivo, ed è anche per questo motivo che ho ritenuto doveroso tornare sull'argomento in un capitolo successivo. Un'altra categoria

sempre in cammino era poi, come già accennato, quella dei mercanti. Anche questa tipologia di viaggiatori poteva in un certo qual modo essere assimilata a quel popolo di "marginali" di cui si è detto, soprattutto se si dà credito a quella storiografia che, sulla scorta principalmente delle osservazioni di Henri Pirenne, ha parlato di un mestiere spesso considerato socialmente sminuente perché dominato da basse motivazioni, in quanto "al servizio delle cose", strumento di un mondo a sua volta fatto di oggetti. In linea con questo tipo di storiografia vi è il testo di Leed, già prima citato, dove si afferma che solo nei secoli XVII e XVIII tutti questi pregiudizi avrebbero iniziato finalmente a venire meno[37]. In altri termini, adottando questa chiave di lettura, quella del mercante era una professione che poteva senza dubbio arricchire chi la praticava ma che certamente non nobilitava. Più recentemente Jacques Le Goff ha però preso le distanze da questo tipo di storiografia affermando che "Nel Medioevo il mercante non era così comunemente disprezzato come si è detto…"[38], senza tuttavia negare che era proprio la Chiesa a non vedere favorevolmente quanti si arricchivano con il commercio, spesso accomunati agli usurai. Proprio per questo non deve stupire che in età carolingia fossero soprattutto gli ebrei ad esercitare la mercatura e che i termini *mercator* e *judaeus,* per un certo tempo, stessero ad indicare il medesimo gruppo sociale. A riguardo è molto interessante il saggio di Eliyahu Ashtor il quale conferma quell'egemonia degli Ebrei negli scambi commerciali fra l'Occidente cristiano e l'Oriente musulmano in epoca carolingia, destinata a venire meno a partire dalla seconda metà del X secolo, e ancora di più nell'XI. Fra le cause di questo declino Ashtor indica, in particolare, l'ascesa delle repubbliche marinare italiane, i cui mercanti erano in grado di offrire agli Stati musulmani molte delle merci di cui essi avevano urgentemente bisogno. In particolare legname da costruzione, di cui soprattutto i veneziani disponevano in grandi quantità e, secondariamente, ferro. Le repubbliche marinare esercitavano dunque una concorrenza "spietata" e, per di più, cercavano con vari mezzi di escludere gli Ebrei, sempre stando alle testimonianze di Ashtor, dal commercio marittimo. In particolare Venezia, in quanto "comune di mercanti" alla pari di Genova, avrebbe adottato una politica assai rigida verso i mercanti di religione ebraica[39]. Tornando ora alla reputazione dei mercanti è utile citare Ludovico Gatto il quale afferma che una "retriva mentalità", sostenuta da "edificanti *exempla*", additava il *mercator* come "*peccator* per antonomasia", che inevitabilmente veniva punito per la sua cupidigia. Egli rileva inoltre come accenni alla "spregiudicatezza dei *mercatores*" non mancassero di comparire

nemmeno nelle fonti agiografiche[40]. Lo stesso Dante Alighieri, nella sua Commedia, depreca la realtà mercantile, in quanto la vede come portatrice di dissoluzione morale e civile. Nei fatti, tuttavia, la nostra società deve ritenersi senza dubbio debitrice verso questa tipologia di viaggiatori: è come se la laicizzazione dello Stato fosse iniziata con la comparsa sulla scena di questo nuovo soggetto economico il quale, citando Le Goff, "scopre il prezzo del tempo nello stesso momento in cui esplora lo spazio"[41]. Questo "tempo" del mercante si configurava come "altro" rispetto al tempo biblico della Chiesa, ed è presumibilmente anche da questa alterità che sarebbe derivato il rapporto conflittuale con quest'ultima. Potremmo parlare di una "mercificazione del tempo" che oggi diamo del tutto per scontata e su cui dunque nessuno si sognerebbe di discutere, ma che all'epoca di cui stiamo parlando dovette invece suonare come una novità dirompente, come un qualcosa, per così dire, di blasfemo e incomprensibile. Il mercante "conquistò", in pratica, il "suo" tempo, inteso come il tempo dei suoi affari, e divenne in grado, citando ancora Le Goff, "di usare e abusare del tempo"[42]. Sempre ad onore dei mercanti va anche detto che con le merci viaggiavano e si diffondevano con una certa rapidità anche le notizie, le tecniche e, soprattutto, le idee; e proprio i mercanti, per la loro stessa professione, erano sempre pronti "a captare ciò che poteva suscitare interesse nelle loro patrie di origine"[43]. In ogni luogo essi scoprivano materiali e modi di lavorarli, entravano in contatto con differenti costumi e nuove mode; svolgevano, in pratica, un'importantissima opera di intermediazione culturale, stimolando l'inventiva in tutti i campi del pensiero, dell'arte e della politica. Nei maggiori porti del Mediterraneo, bacino quest'ultimo particolarmente trafficato dai commerci, si incontravano, e meglio ancora potremmo dire si mescolavano e talvolta persino si fondevano, tutte le razze e le nazioni, si parlavano tutte le lingue e si smistavano merci provenienti da ogni parte del mondo allora conosciuto[44]. Grazie ai traffici dei mercanti giunsero in Europa merci fino ad allora sconosciute e che oggi, invece, sono diventate assolutamente familiari nella nostra vita. Dalla Cina giunse ad esempio la carta, ma anche la campana e il campanile nel VII secolo[45]. Proprio il campanile diventa nei secoli XIII e XIV "un elemento unificante, atto a simbolizzare spiritualmente e socialmente il nostro continente e la sua civiltà, da nord a sud, dalla Norvegia a Malta…" come rileva Ludovico Gatto[46]. Avreste mai detto che uno dei simboli della cristianità arrivava proprio dalla Cina? In ultimo non dobbiamo dimenticare che anche Marco Polo era un mercante. Al

riguardo andrebbe aggiunto che Franco Borlandini[47] ha ipotizzato che il *Milione* sia stato scritto da Rustichello da Pisa sulla base di una pratica di mercatura stilata da Polo, che starebbe a dimostrare, dunque, come quest'ultimo considerasse il Catai dal punto di vista delle possibilità che esso offriva ai mercanti. Ancora in riferimento al Veneziano, Jean Verdon prende in esame il viaggio medievale nella sua "totalità" e indica in Polo il primo ad avere cambiato le aspettative del viaggiatore medio e ad avere dato un'idea di viaggio pianificato[48], caratteristica, quest'ultima, tipica proprio dei viaggi commerciali. Per quanto concerne poi la "cultura" e il grado di istruzione del mercante medievale è utile rifarsi ad un interessante saggio di Armando Sapori[49] nel quale viene criticata l'idea del mercante rozzo, illetterato e poco avvezzo alla scrittura. Era, al contrario, tipico della mentalità del mercante medievale tenere cronache e diari della propria attività[50]. Una certa diffusione, sempre a dimostrazione della "mentalità ordinata del mercante", avevano inoltre i cosiddetti manuali di mercatura in cui, oltre a tutta una serie di dati riguardanti indicazioni sulle merci, sui pesi, sulle misure, sulle monete ovunque usate (con tanto di tassi di cambio), sulle spese di viaggio e relativo elenco dei balzelli di ogni genere, vi erano anche tabelle e prontuari che permettevano di eseguire, con una certa rapidità, tutti i calcoli di volta in volta necessari[51]. E' dunque certo che i mercanti esercitarono un notevole stimolo allo sviluppo e che, citando Gatto, "muteranno il volto del continente"[52]. Un'altra tipologia di viaggi che contribuì a mutare il volto dell'Europa fu, senza dubbio, quella dei cosiddetti viaggi di esplorazione, di cui il più mirabile esempio è fornito da Cristoforo Colombo, "scopritore", nell'ottobre del 1492, del continente americano. L'Ammiraglio del Mare Oceano, titolo appositamente escogitato per lui dai sovrani di Castiglia, grandi sostenitori dei suoi primi tre viaggi oceanici, passò in pratica per mare buona parte della sua vita, essendo invece indifferente all'esplorazione per via terrestre. Iniziò probabilmente a navigare a partire dal 1469, impegnato in viaggi commerciali di piccolo cabotaggio e in spedizioni nel Mediterraneo, anche se la sua prima esperienza a bordo di una nave risale forse già al 1461, all'età di circa dieci anni. In particolare, il primo viaggio oceanico fu una "grande avventura verso l'ignoto", come Geo Pistarino la definisce, anche perché Colombo era convinto di dirigersi verso quell'Oriente di cui aveva letto nel *Milione* di Marco Polo e non certo verso un "nuovo mondo". Interessanti notizie su questo suo primo viaggio transatlantico sono riportate nel "giornale di bordo" stesso, peraltro giuntoci non integro, grazie al quale è

possibile seguire, giorno per giorno, l'avventura di Colombo e dei suoi uomini e di tracciarne l'itinerario sulle carte[53]. La data della "scoperta" dell'America viene dai più, per convenzione, usata per indicare la fine del Medioevo e l'inizio dell'epoca moderna e, anzi, questo viaggio viene da molti interpretato addirittura non tanto come l'atto conclusivo del Medioevo quanto, piuttosto, come l'inizio del Rinascimento. In realtà Cristoforo Colombo era a tutti gli effetti un uomo del suo tempo e anche il primo viaggio da lui intrapreso alla volta delle "indie", così come i successivi avvenuti in anni che la convenzione collocherebbe già nell'epoca moderna, furono, senza dubbio, "esperienze medievali", figlie dei progressi nella navigazione che si erano avuti nel Basso Medioevo (ad esempio, l'invenzione della bussola), e il viaggio stesso fu intrapreso con una mentalità assolutamente medievale. Non dimentichiamo infatti che Colombo, anche dopo lo sbarco, era ancora fermamente convinto di essere giunto nelle Indie Orientali. In particolare, è un saggio di Ruggiero Romano[54] a mostrare la "bipolarità" del Genovese. Negli scritti di Colombo appaiono cose, giudizi e riflessioni che fanno di lui, al contempo, un uomo del passato e un uomo dell'avvenire. Basti pensare a due soli esempi: nel corso del primo viaggio, nel settembre del 1492, egli fa acutissime osservazioni sulla declinazione magnetica, ponendo le basi degli studi sul magnetismo terrestre e aprendo in tal modo nuove vie alla ricerca. Eppure, questo stesso uomo così attento ai fenomeni, certo che l'esperienza e l'osservazione critica e vigile debbano sempre essere presenti, proprio lui, pochi mesi dopo aver rilevato questo importante fenomeno asserisce di avere incontrato… delle sirene (sì niente meno che le famose donne pesce!). La realtà profonda di Colombo è senza dubbio, come detto, la realtà di tutto il suo tempo, un tempo in cui il sapere era ancora incentrato su una cieca fiducia nella tradizione, nonostante i primi sperimentatori che cominciavano a credere più nel frutto dell'esperienza che nelle verità rivelate. I viaggi di esplorazione intrapresi dall'Ammiraglio, pur rientrando in una categoria a parte degli spostamenti medievali, presentavano in realtà dei punti di contatto con le altre esperienze di viaggio. I primi tre avevano infatti anche valenze commerciali (trovare una via più rapida per il Catai), e dunque in questo senso non poi così distanti dai viaggi mercantili; il quarto presentava a sua volta una valenza prettamente "missionaria" (volontà di portare il Vangelo ai "buoni selvaggi" affinché si convertissero alla "vera" religione) e dunque accostabile, almeno nello spirito, alle spedizioni alla volta dell'"infedele" Terrasanta. In Colombo, come rileva anche Roberto Rusconi, è viva la

"preoccupazione per la diffusione universale del cristianesimo e per la riconquista di Gerusalemme…"[55], nonché per la "conversione finale dell'intero genere umano". Questi temi sono centrali nel *Libro de las profecias,* raccolta di manoscritti di Colombo dove il Genovese esprime la sua concezione del mondo e la sua visione della storia. L'idea della Riconquista e della liberazione del Santo Sepolcro, già presente dal 1489, diviene per lui, poco a poco, "una vera e propria ossessione"[56]. Essa appare come punto focale anche nella lettera autografa indirizzata alla regina Isabella nell'agosto-settembre del 1501. Il tema della Riconquista era peraltro centrale nella "propaganda politica ad impronta messianica" almeno a partire dalla fine del XIV secolo e Colombo non faceva dunque che riallacciarsi a quel "pensiero escatologico-apocalittico della fine del Medio Evo"[57]. Il Genovese aveva percorso ogni rotta allora conosciuta certamente perché spinto da "una sorta di curiosità marinaresca", ma anche e soprattutto "…seguendo l'ispirazione di uno *espirito de ynteligencia* concessogli direttamente da Dio"[58]. Egli infatti era in primo luogo sull'autorità della Bibbia che voleva far leva per supportare i suoi pensieri e per avanzare i propri progetti. Vi è, in pratica, l'assunto di una ispirazione divina della propria impresa, la convinzione che le Sacre Scritture avessero predetto da tempo le sue scoperte geografiche. Da "buon" uomo del suo tempo l'Ammiraglio era poi anche fermamente convinto dell'imminenza della fine del mondo. In particolare da un opuscolo del teologo francese Pierre d'Ailly (l'*Elucidarium astronomicae concordiae cum teologica et historica veritate*) egli aveva desunto una cronologia universale di matrice agostiniana in base alla quale non sarebbero mancati che centocinquantacinque anni al momento "*que avra' de feneçer el mundo*"[59]. I motivi della evangelizzazione dei nuovi popoli e della conversione universale delle genti al cristianesimo sarebbero, in realtà, già stati presenti nei primi scritti subito dopo la "scoperta" del 1492 per poi andare ad accentuarsi via via col passare degli anni. Colombo aveva iniziato a considerarsi sempre più come una sorta di predestinato a compiere una serie di imprese che andavano a precedere la fine del mondo. Nel suo pensiero la "scoperta delle Indie" aveva avuto la funzione di aprire la strada a quell'"evangelizzazione universale del genere umano"[60] a lui tanto cara. Colombo aveva, in altri termini, quella che Rusconi definisce una "visione del mondo piuttosto tradizionale" dove "l'ambito delle conoscenze umane non era… per lui suscettibile di ampiamenti rispetto ad un patrimonio che aveva le sue radici più profonde nel(la)… Bibbia"[61].

Per quanto concerne invece i missionari che partirono alla volta dell'Asia possiamo citare Giovanni da Pian del Carpine e Guglielmo di Rubruck i quali giunsero, in distinti viaggi e dopo un'estenuante marcia a cavallo, fino a Karakorum, in Mongolia, dove dovettero constatare, loro malgrado, come "l'interesse concreto dei Tartari per il cristianesimo fosse pressoché nullo"[62]. Entrambi questi viaggiatori hanno comunque il merito di avere lasciato dei dettagliati resoconti della loro esperienza: quello di Giovanni da Pian del Carpine comparve nell'importante *Historia Mongalorum*; il secondo ha lasciato invece la sua testimonianza in un'opera denominata *Itinerarium*[63]. Oltre a questi missionari popolavano le strade medievali numerosi eretici, i cosiddetti *clerici vagantes*. Costoro erano dei predicatori itineranti, generalmente monaci con l'aspetto un po' trasandato e percorrevano solitamente le strade che conducevano alle mete sacre più importanti. Erano soliti fare delle soste fuori dalle città, vicino ai guadi o ai porti ed in prossimità degli incroci viari, laddove aspettavano di incontrare quante più persone possibili onde diffondere le loro personali convinzioni religiose[64].

1.2 Come si viaggiava? Con quali mezzi?

Un'ulteriore sorpresa viene dal rispondere alla domanda sul "come", ovvero con quali mezzi, ci si spostasse in quei secoli. La risposta è che dalla preistoria al XIX secolo l'uomo ha fatto soprattutto affidamento sulla resistenza delle proprie gambe, si viaggiava dunque prevalentemente a piedi[65]. Era frequente macinare dai trenta ai quaranta chilometri al giorno su territori pianeggianti, ovvero all'incirca dalle sei alle otto ore di marcia, mentre dai venti ai trenta chilometri su percorsi di montagna o strade particolarmente accidentate. Chi disponeva di un cavallo copriva invece, in pianura, distanze giornaliere che erano comprese tra i cinquanta e i sessanta chilometri[66]. Il fatto che fosse norma viaggiare a piedi accredita peraltro la tesi secondo cui sarebbero stati soprattutto i poveri e gli emarginati a spostarsi. Un cavallo aveva infatti dei costi proibitivi e necessitava, oltretutto, di cure costanti, di pause di riposo e, ovviamente, di biada e di molta acqua. Va poi aggiunto che sulle strade dell'epoca, spesso dissestate e piene di ostacoli, non sempre l'andare a cavallo era sinonimo di un trasferimento più rapido. A tal riguardo frequentemente anche i messaggeri si spostavano a piedi, in particolare in quelle regioni dotate di infrastrutture carenti. Persino l'utilizzo di un mulo o di un asino garantiva risultati tutto sommato migliori, in particolare per la maggior robustezza di questi animali e per la necessità di cure decisamente minori. Questo era poi ancora più vero nel caso delle strade e delle mulattiere di montagna, laddove un cavallo si trovava decisamente in difficoltà. Cavalli, asini e muli erano utilizzati anche per il trasporto delle merci; un cavallo da soma era generalmente in grado di trasportare fino a 195 chilogrammi, un mulo 163. Una carovana "tipo" di sei o sette capi era dunque in grado di trasportare ben mille chilogrammi di merci. Nelle città italiane gli allevatori di asini erano chiamati *vecturales,* o anche mulattieri, ed erano organizzati in corporazioni denominate *artes vecturalium*[67]. Tra il XIII e il XVIII secolo, prima in Italia e poi anche nel resto d'Europa, le nobildonne, i dignitari e i cittadini benestanti iniziarono a viaggiare su portantine trasportate da uomini o animali[68]. Fecero poi la loro comparsa anche sorte di carriole ad un solo asse, con una o due ruote, particolarmente indicate per le condizioni pessime delle strade. Non si correva infatti il pericolo che l'asse si rompesse prendendo delle buche. Il carro a quattro ruote, dal canto suo, risultava poco

sicuro per l'inaffidabilità dei freni in discesa e anche alquanto scomodo, vista la mancanza di sospensioni e il fastidioso cigolio degli assi. Solo nel tardo Medioevo fecero la loro comparsa carri dotati di casse che poggiavano su cinghie di cuoio, sul modello di quelli già presenti ai tempi dell'Impero Romano, e grazie alle quali i colpi venivano attutiti[69]. Oltre a questi problemi di natura tecnica, se gran parte dei viaggiatori dell'epoca era composta da pellegrini, e pellegrinare doveva, per sua stessa definizione, essere sinonimo di tribolazioni aventi per fine l'espiazione dei propri peccati, questo mal si sarebbe conciliato con l'uso di un animale "nobile", quale appunto il cavallo.

Il pellegrinaggio doveva (o almeno avrebbe dovuto) essere, come vedremo nel terzo capitolo, una sorta di *Imitatio Christi*[70] e mai nelle Sacre rappresentazioni Cristo era stato raffigurato a cavallo. I pellegrini potevano, semmai, cavalcare un asino, ritenuto segno di umiltà. A tutto ciò si aggiunga anche il fatto che "*in partibus infidelium*" (ovvero in Terrasanta) l'uso del cavallo era generalmente proibito ai non musulmani[71]. Il viaggiatore "tipo" si spostava dunque assai di rado a cavallo essenzialmente per due motivi: uno di carattere eminentemente pratico (il cavallo è un animale troppo "delicato", richiede troppe cure e, in ultima analisi, "costa troppo"); l'altro, secondario, di carattere "etico" (limitato a chi si spostava per motivazioni religiose).

1.3 Considerazioni finali.

A conclusione di questo primo capitolo introduttivo mi limiterei a riportare un'ultima citazione di Franco Cardini: "non esiste viaggio se non all'interno di noi stessi, … non esiste ricerca se non di noi stessi"[72]. Considerazione, quest'ultima, che dovrebbe far riflettere soprattutto i moderni viaggiatori che troppo spesso peccano di una certa superficialità, riuscendo solo in parte ad interiorizzare l'esperienza che stanno vivendo.

CAPITOLO 2

Vie di comunicazione terrestri e marittime, pericoli del viaggio e forme di ospitalità.

Strada: dal latino tardo *strata* (sottinteso *via*), femminile sostantivato di *stratus*, participio passato di *sternere* (stendere, selciare). Striscia di terreno attrezzata per il transito di persone e di veicoli: è in genere sinonimo (ma con significato più ampio) di via[73]. Quando si decide di intraprendere uno studio sulla mobilità nel Medioevo non si può prescindere dalla trattazione di due temi strettamente correlati, molto più di quanto a prima vista non potrebbero apparire, e su cui la storiografia ha posto, a ragione, un'attenzione via via crescente. Anzitutto il tema delle "strade", intendendo con questo termine non solo la strada propriamente detta, ovvero la via terrestre, di cui si è data appena sopra una sintetica definizione, ma anche le vie fluviali e marittime, nonché quelle infrastrutture e quei sistemi che erano utilizzati per l'attraversamento di un corso d'acqua, ovvero quei "ponti, navalestri e guadi", prendendo a prestito il sottotitolo dell'interessante raccolta degli Atti del convegno internazionale di studi tenutosi a Piacenza il 18 Ottobre 1997 e curata da Renato Stopani e Fabrizio Vanni[74], di primaria importanza in tema di mobilità. Quest'opera, su cui avremo modo in seguito di tornare, ha il grande merito di occuparsi proprio di quegli aspetti inerenti la viabilità, quali il problema dell'attraversamento dei fiumi, che la storiografia precedente aveva in tutto o in parte trascurato. In secondo luogo verrà poi affrontato il tema dell'ospitalità, gratuita o a pagamento, e di quegli ospizi e alberghi che a partire dall'XI e XII secolo iniziano a sorgere e a diffondersi proprio lungo le principali direttrici viarie.

2.1 Strada, strade.

La strada, con le strutture di ricovero che su di essa sorgono, è, per certi versi, la vera protagonista della mobilità lungo tutta la storia dell'uomo, e, non per niente, già gli antichi romani, consci di questo, si erano prodigati nella realizzazione di una capillare rete di vie atte a conferire unità ad un impero che sarebbe altrimenti risultato assai frammentato. La strada è in pratica il presupposto per qualsiasi attività che richieda uno spostamento e, a seconda della sua condizione, funge da freno o da acceleratore per ogni scambio e, non per niente, Thomas Szabò parla di "funzione basilare delle strade"[75]. Questa stessa posizione è peraltro condivisa da Franco Cardini che, in aggiunta, rileva come la strada si caricasse di valori e di significati simbolici e, attraverso i suoi disagi e i suoi pericoli, rappresentasse lo specchio della vita umana stessa, nel suo viaggio verso la meta suprema[76]. La strada era pertanto di basilare importanza sia sotto un profilo politico ed economico, come Szabò suggerisce, sia sotto uno squisitamente metafisico, come traspare chiaramente dalle affermazioni di Cardini. La funzione politica delle strade non sfugge comunque neanche a quest'ultimo studioso quando fa notare come l'"unico elemento propriamente unitario e unificante" della Tuscia - quel territorio che a partire dal X/XI secolo si sarebbe iniziato a chiamare Toscana - fosse stato proprio una strada, nella fattispecie la Francigena[77], di cui in seguito parleremo. A caratterizzare la strada, a diversità di altre grandi infrastrutture dell'antichità quali ad esempio gli acquedotti, era poi quella che Mario Virano definisce la sua "interazione continua" con l'ambiente circostante, al punto da divenire, in pratica, parte integrante di esso. Spesso, per meglio intenderci, non era un insediamento abitativo a dar vita ad una strada ma era, al contrario, la strada stessa a favorire il sorgere, lungo il proprio percorso, di nuovi insediamenti[78]. Si era delineato quello che Maurizio Tuliani definisce, a sua volta, una sorta di "territorio-strada", laddove la viabilità si organizzava su determinati percorsi indirizzati non tanto e non solo a collegare il più velocemente possibile le località principali tra loro quanto, piuttosto, a toccare il maggior numero di centri minori presenti in una data zona[79]. Concetti molto simili sono espressi da Giuseppe Sergi il quale, riprendendo le parole di M. Bloch, parla della strada medievale come di una "moltitudine di piccoli canali", che confermerebbero, citando questa volta le

parole di Sergi stesso, "l'opportunità di non cercare nel passato di una grande via… un percorso nettamente disegnabile, bensì il territorio da essa condizionato, cioè un'area di strada"[80]. In quest'interessante opera, ovvero nei saggi che essa contiene, la protagonista non è tanto la rete stradale in sé, quanto il rapporto che si crea tra questa rete e i luoghi che attraversa; "luoghi che", come afferma Sergi, "la strada può aver generato o luoghi che hanno attirato il percorso stradale", ma, comunque sia, luoghi tra loro diversi "nella cui storia la strada è presente" e che proprio nella convivenza con la strada "modellavano e sviluppavano la loro apertura alla realtà sovralocale"[81]. Quello che, da quanto detto fino ad ora, si configurava come un vero e proprio "patrimonio" di vie di comunicazione e ponti, ereditato dal passato romano, aveva poi inesorabilmente seguito la parabola discendente dell'Impero stesso e, per mancanza in particolare di manutenzione, era andato progressivamente disgregandosi[82]. La rovina di questo patrimonio era stata aggravata dal fatto che, nel Medioevo, solo relativamente tardi le vie di comunicazione erano state fatte oggetto di una maggiore attenzione da parte della società[83] e, nel cosiddetto Alto Medioevo, periodo dal quale è partito il nostro "viaggio", ci si trovava così di fronte ad un'imbarazzante penuria di infrastrutture viarie, laddove, le poche esistenti, si presentavano come decisamente accidentate e, per di più, poco sicure; argomento quest'ultimo su cui avremo modo di tornare diffusamente strada facendo. A preoccupare le autorità medievali non erano tanto le condizioni materiali delle strade, quanto piuttosto i problemi inerenti il loro uso pacifico, ovvero la preoccupazione che sulla strada non nascessero, ad esempio, conflitti su a chi spettasse la precedenza[84]. Si tratta di questioni che possono forse far sorridere un moderno utente della strada ma non bisogna dimenticare che nei secoli passati problemi inerenti i diritti di precedenza potevano anche sfociare in dispute e duelli che spesso si concludevano nel sangue. Al riguardo basti pensare al celebre duello citato da Alessandro Manzoni ne "I promessi sposi", che aveva visto protagonista il giovane Fra Cristoforo (non ancora frate) e che si era concluso con la morte del suo contendente ("un signor tale, arrogante e soverchiatore di professione") che pretendeva di avere diritto alla precedenza[85]. A testimonianza della tardiva attenzione data alle vie di comunicazione può essere citato il fatto che la grande viabilità compare, per la prima volta, nelle fonti del medioevo europeo solo alla fine del X secolo, nell'itinerario dell'arcivescovo Sigerico di Canterbury del 990, in cui vengono annotati con precisione i nomi delle ottanta località in cui il prelato fa tappa

tra Roma e la costa della Manica[86]. Il successivo itinerario risale invece alla metà del XII secolo ed è quello compilato dall'abate islandese Nikulas di Munkathvera, dove viene descritto il classico percorso seguito dagli scandinavi attraverso la Germania per giungere a Roma e in Terrasanta[87]. Un passo avanti lo si ha nel 1240 circa, con l'itinerario dell'abate Alberto di Stade in cui vengono elencate anche le distanze tra una tappa e l'altra e offerti una pluralità di percorsi. Un ulteriore salto di qualità con il cosiddetto "itinerario di Bruges" della seconda metà del XV secolo, mentre, quella che può essere definita come la prima vera e propria carta stradale è la cosiddetta Gough Map, inglese e risalente al 1360; in essa circa seicento siti e una rete stradale di oltre quattromila chilometri, con le distanze tra una località e l'altra[88]. Occorre aggiungere che proprio la legislazione regia dell'Inghilterra fu una delle prime, all'inizio del XII secolo, ad occuparsi delle vie di comunicazione nelle leggi di Enrico I, le cosiddette *Leges Henrici*, databili all'incirca all'anno 1115. In esse vi erano sancite, tanto le pene per gli assalti e per gli omicidi commessi sulle "vie regie", quanto le dimensioni che dette vie dovevano avere. In particolare si affermava che la via regia doveva essere tanto larga da far passare insieme due carri o sedici cavalieri armati. Veniva sancita, infine, l'inviolabilità del percorso stradale, con il divieto per chiunque di danneggiare o deviare impunemente il tracciato di una di queste vie. L'unico neo di questa legislazione era dato dal fatto che in Inghilterra erano, in realtà, solo quattro le cosiddette vie regie, anche se le norme relative al loro uso pacifico venivano comunque fatte applicare a tutte le strade, con l'unica differenza che sul loro rispetto avrebbero vigilato gli ufficiali delle rispettive contee (*comes* e *vicecomes*) anzichè il re[89]. I tracciati ereditati dall'antichità rappresentavano un vantaggio in quanto, se erano ancora in uso, stavano ad indicare la solidità del loro fondo stradale che rendeva più facili le migliorie, ma soprattutto essi erano importanti anche per l'esempio che fornivano, nonché come punto di riferimento per i nuovi progetti. A partire dal XIII secolo i lavori di manutenzione sarebbero iniziati a divenire finalmente più regolari: in un primo tempo venivano effettuati due volte all'anno, in primavera ed in autunno, successivamente con frequenza anche maggiore. L'obbligo di effettuare questi lavori ricadeva generalmente sulle comunità che abitavano nei territori circostanti la strada e, al riguardo, dalla metà del XIII secolo, onde prevenire conflitti, i comuni maggiori avevano iniziato a dividere le strade in sezioni e ad assegnare i singoli tratti alle varie comunità che abitavano il territorio. Per eliminare dubbi sulla lunghezza dei tratti assegnati

venivano posti, lungo la strada, dei "cippi terminali", sopra i quali era inciso il nome della comunità a cui ne spettava la responsabilità, nonché la lunghezza del tratto stesso[90]. Lo studio di Szabò, di indubbio interesse, ha anche il merito di non trascurare i problemi inerenti la viabilità minore, ovvero, per intenderci, quella che riguardava le campagne e che la precedente storiografia aveva invece assai di rado preso in considerazione. Le vie di comunicazione rurali sono infatti, riprendendo le parole di questo studioso, "un mezzo di produzione" senza il quale il sistema agrario non avrebbe potuto funzionare. Queste vie risultano essere di vitale interesse per l'intera comunità proprio per il fatto che grazie ad esse si ha accesso ai campi. Questo interesse comune aveva poi dato origine a quel concetto di *via publica*, intesa in primo luogo come via di tutti, ovvero della comunità nel suo insieme, e della cui praticabilità ciascun membro era responsabile limitatamente al tratto che costeggiava il suo terreno. Da quanto detto discende come il nucleo di base della viabilità stia proprio in questa viabilità minore mentre la grande viabilità altro non sarebbe che un caso "speciale", riguardante le relazioni "estere" coi territori vicini e col resto del mondo[91]. Indubbiamente queste ultime considerazioni rappresentano uno dei contributi di maggiore interesse che il testo di Szabò ha dato alla più recente storiografia. Tornando però allo specifico della grande viabilità, questa sì ampiamente trattata dagli storici, è interessante analizzare nel dettaglio quella che per molti aspetti fu, nel Medioevo, "la" strada per eccellenza, la più importante e conosciuta, nonché la più frequentata da tutti quei viaggiatori che erano diretti a Roma. Stiamo parlando della Via di Monte Bardone, meglio nota col nome, che le sarebbe stato attribuito in seguito, di via Francigena, o, semplicemente, via Romea. L'oronimo Monte Bardone stava a significare *Mons Langobardorum*, nome usato già da Paolo Diacono per individuare il gruppo montuoso compreso tra Pavia e la Tuscia o, per estensione, gran parte dell'Appennino tosco-emiliano che, politicamente, era appunto il "Monte dei Longobardi". Al passo di Monte Bardone, per intenderci, corrisponde l'attuale Cisa. Con la fine della dominazione longobarda e il passaggio a quella franca era iniziata, per questa strada, quella che Renato Stopani definisce addirittura una "nuova era" caratterizzata, fra l'altro, da un tracciato più stabile e meglio percorribile nonché dall'assunzione di quel nome, con cui ancora oggi la si "celebra", di "Via Francigena" o anche "Via Francesca", ovvero, etimologicamente, "strada originata dalla Francia" e "strada dei franchi"[92]. Al riguardo di questo nuovo nome va detto come la prima attestazione documentaria risalga all'876

e compaia in un atto facente parte del Diplomatico dell'abbazia di San Salvatore sul monte Amiata[93]. Proprio lungo il cosiddetto percorso dell'ovest di questa via, in una posizione di eccezionale importanza strategica, si colloca la Sacra di San Michele della Chiusa (foto), edificata nella seconda metà del X secolo e oggi monumento simbolo del Piemonte. Figlia delle esigenze e della cultura del pellegrinaggio, fin dalle origini importante sosta per i pellegrini diretti a Roma nonché tappa centrale di un percorso sovraregionale che aveva alle sue estremità San Michele sul Gargano e Mont Saint-Michel in Normandia. L'importanza della via Francigena derivava proprio da questa sua funzione di "ponte tra due mondi", ovvero, da un lato la penisola italica, culla della cristianità, e dall'altro quelle regioni transalpine che tutto intorno la cingevano. Questa funzione di "ponte" svolta dalla via Francigena e dalla valle di Susa in particolare è testimoniata anche da "Carlo Magno e le Alpi, viaggio al centro del Medioevo", esposizione di codici, reliquiari e oggetti che attestano lo scambio di arte e cultura tra i due versanti alpini. Mostra allestita presso il Museo Diocesano di Arte Sacra di Susa e presso l'Abbazia benedettina di Novalesa (To) dal 25 febbraio al 28 maggio 2006 che ha dato anche vita ad un interessante omonimo volume dove il problema della comunicazione tra i due versanti alpini fra il secolo VII e l'inizio dell'XI viene affrontato da alcuni tra i maggiori archeologi e storici dell'arte del mondo, per un totale di 18 relazioni. In una di queste Patrick Geary sostiene che le Alpi non formavano un'unità storica, sociale e culturale. Su di esse i Franchi si mossero con prudenza. Sia perché cercavano la cooperazione con le preesistenti autorità locali, ma anche perché non sarebbero stati portatori di un'identità coesa. In un'altra Giuseppe Albertoni individua nelle Alpi un'area di perenne conflitto anche quando le regioni che convergono sulla catena montana vivono stagioni di pacificazione interna. L'importanza di questi rapporti transfrontalieri non è dunque sfuggita alla più recente storiografia la quale vi ha via via dedicato un interesse crescente, nell'intento di mostrare però non tanto le distanze quanto, piuttosto, i punti di contatto che univano tra loro le vallate aldiquà e aldilà delle Alpi. Politicamente "separate" da un confine, ma, nei fatti, strettamente unite da un fitto scambio di uomini, di merci e di idee e, quindi, in ultima istanza, soggette a influenze reciproche che davano vita a quelle che Guido Castelnuovo definisce aree di "sperimentazione istituzionale"[94]. Orientata verso questo filone di indagine storiografica è tutta una serie di recenti studi di cui il saggio appena citato è indubbiamente un degno rappresentante. Castelnuovo tenta,

in esso, di ricostruire i lineamenti del potere nei due versanti delle Alpi, definendo lo spazio alpino occidentale come una "area d'incontro privilegiata fra modelli diversi di conduzione politica, di fisionomia istituzionale e di profilo culturale", laddove i frutti di questo incontro non possono che essere dei "compromessi culturali e istituzionali"[95]. Si verifica pertanto, in queste terre di confine, una "omogeneizzazione politico-istituzionale" all'interno di quella che può essere considerata una vera e propria società "sovraregionale", così come l'autore la definisce, che, pur nelle differenze, faciliterebbe la nascita di un "profilo sociale comune"[96] capace di conferire una certa unità a quelli che a livello locale si presentavano invece come una pluralità di centri del potere. Si tratta di considerazioni pienamente condivisibili; in un contesto in cui, come già più volte detto, la mobilità era ampiamente diffusa e dove persino i valichi alpini erano perennemente aperti e transitabili, pur con difficoltà, in ogni periodo dell'anno[97], ci si sarebbe semmai stupiti se questi incontri e queste reciproche influenze non si fossero verificati. Nello stesso ambito di interessi del recente dibattito storiografico, ma riferito all'area alpina orientale, è collocabile invece il saggio di Reinhard Hartel[98] che prende in esame i rapporti transfrontalieri intercorrenti tra il Friuli e il Tirolo e, in particolare, pone l'accento sulla posizione geografica del Friuli che lo avrebbe reso per lungo tempo una "testa di ponte" non solo tra Nord e Sud ma anche tra Est e Ovest, e un passaggio obbligato per chi avesse voluto recarsi, per via di terra, dall'Italia all'Europa orientale o sud-orientale[99]. Tuttavia gli "influssi (culturali) provenienti da Nord", come Hartel li definisce, non avrebbero influito in egual misura su tutto il territorio friulano ma in misura decisamente maggiore sull'area compresa tra il Tagliamento e l'Isonzo, dove non si sarebbe però verificato un semplice mescolamento di caratteri, come invece nel caso delle vallate alpine piemontesi esaminate da Castelnuovo, bensì quasi la coesistenza di caratteri tipicamente nordici, a tratti visibili (e quasi del tutto assenti nel Friuli occidentale), con altri invece più meridionali, che compaiono in talaltre circostanze[100], conferendo pertanto a questa regione di confine una sua indiscutibile unicità "incastonata" nella varietà dei suoi differenti tratti culturali. Sempre riferito agli scambi sovraregionali tra Friuli e Tirolo vi è poi anche quel saggio di Josef Riedmann, già in precedenza citato, che circoscrive il suo studio ad un ambito cronologico (l'epoca tra l'XI e il XIII secolo) e regionale (per l'appunto l'ambito alpino del Tirolo storico) ben definito; e può, in questo senso, essere accostato a una fonte come gli *Annales Stadenses* del monaco Alberto di Stade, a cui già si è fatto riferimento. Gli *Annales*

descrivevano infatti proprio quegli itinerari che conducevano dalla Germania settentrionale a Roma e viceversa, e dei quali si occupa, appunto, il saggio di Riedmann. Quello sui rapporti e sugli scambi transfrontalieri e sovraregionali è un filone di studi che mostra indubbiamente un certo "fascino" e che, nella prospettiva odierna dell'Unione Europea e della progressiva "caduta" dei confini e delle barriere tra gli stati membri, non potrà che interessare in maniera sempre crescente anche gli storici di domani. La valenza, per così dire, "internazionale" delle strade era, d'altronde, fin troppo chiara già dai tempi dell'Impero Romano che sull'efficienza dei collegamenti con le regioni transalpine aveva costruito le proprie fortune, e appare, semmai, oscuro come mai solo in tempi relativamente recenti gli storici abbiano iniziato a porre un'attenzione maggiore su questi aspetti, forse influenzati in tal senso proprio dal nuovo assetto politico che l'Europa è andata assumendo. Il progetto di un'Europa unita era in realtà *in nuce* già nel secondo dopoguerra (basti pensare alla dichiarazione rilasciata a Parigi il nove maggio 1950 da Robert Schuman, allora Ministro degli Esteri francese, per proporre l'istituzione di una Comunità europea del carbone e dell'acciaio, la Ceca, entrata poi in vigore nel 1951 e considerata il primo vero passo verso l'attuale Unione Europea)[101]; risulta dunque difficile comprendere il tardivo interesse degli storici. Quando si parla di strada e di "strade", nel senso esteso di cui già si è detto, si è per forza di cose portati a parlare anche di pericoli e rischi dal momento che, riprendendo le parole di Guido Castelnuovo, "viaggi e pericoli sono sempre andati… di pari passo"[102]. A partire dalla letteratura coeva e fino a parte della storiografia recente ci si era spesso limitati a raggruppare i pericoli in due grandi insiemi: *Natur* e *Kultur* , ovvero, da un lato, i rischi connessi alle catastrofi naturali (slavine, inondazioni, terremoti, attacchi da parte di lupi); dall'altro le minacce dovute a mano umana (rapine, guerre, imboscate); da un lato le vittime, dall'altro gli aggressori. Castelnuovo non rifiuta questa distinzione ma al contempo sostiene che questa lettura non può essere l'unica e al riguardo afferma: "Si può prospettare una tipologia di difficoltà e disagi che distingua non solo, e non tanto, fra uomo e natura, ma tra rischi inerenti al singolo tragitto e disagi di più lunga durata, non necessariamente connessi al percorso in quanto tale". I primi possono complicare, e talvolta porre drammaticamente fine ad un viaggio, ma non incidere sui grandi flussi della mobilità, mentre i secondi, invece, sono in grado di mutare in maniera duratura le scelte dei percorsi, intervenendo in tal modo sulla gerarchia stessa della viabilità[103]. Dalla letteratura alle fonti documentarie, sembrano

emergere ovunque alcuni "luoghi privilegiati" dei pericoli del viaggio: da un lato la "inflazionata" foresta con la sua "selva oscura", non dimentichiamo che persino Dante – seppure come metafora - fa riferimento in un celebre passo della sua Commedia[104], dall'altro le montagne con i loro "mali passi". La foresta, stereotipo negativo per eccellenza, viene in pratica dipinta come la "quintessenza del pericolo", abitata da belve feroci e fuorilegge di ogni tipo, e viene contrapposta alla città. Quasi analogo "terrore" era poi quello che dovevano suscitare, nei viaggiatori medievali, i passi alpini, nelle adiacenze dei quali si trovavano effettivamente delle cappelle atte a raccogliere, durante l'inverno, i corpi congelati delle vittime di valanghe, slavine e intemperie (analoghe cappelle si trovavano ad esempio nei pressi degli ospizi del Moncenisio e del San Bernardo)[105]. Tutti questi pericoli venivano poi caricati, come sottolinea Cardini, di valori e significati simbolici e divenivano, in un certo senso, delle "prove iniziatiche" attraverso le quali il viandante "purificava gradualmente l'anima"[106]. A sua volta non mancavano difficoltà neanche a valle, connesse al disgelo primaverile e, in minor misura, ai temporali autunnali forieri di inondazioni. Si trattava però di quelli che Castelnuovo definisce "pericoli conosciuti e quasi attesi" e, dunque, non insormontabili. Essi non mettevano in discussione i viaggi ma favorivano semmai lo sviluppo di una professionalità locale legata alle difficoltà del transito, guide esperte non poi così dissimili dalle nostre odierne guide turistiche o alpine. I veri pericoli capaci di bloccare le comunicazioni non erano dunque legati alla natura ma semmai alle epidemie, come ad esempio quella di peste scoppiata in Valle d'Aosta negli anni novanta del XIV secolo, ma più spesso ancora ai conflitti economici e a quelli militari[107]. Anche Tuliani peraltro, dopo aver parlato dei rischi inerenti al brigantaggio e alle insidie degli eventi naturali, afferma che "soprattutto si temevano la malattia e il contagio" in quanto chi percorreva la strada era facile preda di infermità e spesso poteva addirittura essere egli stesso vettore di morbi[108]. Dopo questa doverosa precisazione non si può comunque sottovalutare l'insidia degli eventi naturali "come il temporale in cui si vedeva la volontà maligna, o l'assalto di bestie feroci"[109] né, tantomeno, il diffuso fenomeno del brigantaggio operato da gruppi o bande di malviventi ma talvolta anche da qualche signore locale. In Italia il compito della difesa delle strade era, in genere, affidato alle comunità del contado le quali erano considerate responsabili dei fatti accaduti nell'ambito del proprio territorio ed erano tenute a soccorrere l'assalito. Se i malviventi riuscivano a "farla franca", e i

beni non venivano recuperati, le autorità locali dovevano spesso addossarsi il risarcimento dei danni mentre potevano ottenere laute ricompense nei casi in cui il loro operato avesse avuto successo. Questo espediente è quello che nelle fonti viene definito *ad rumorem trahere*[110]. Va però detto che, nonostante questi incentivi, l'azione di tutela era in genere debole soprattutto lontano dai villaggi e nelle zone poco abitate. Nel caso specifico di Siena e del suo contado, di cui si occupa in maniera davvero egregia e ricca di informazioni il lavoro già prima citato di Tuliani, le autorità del luogo, al fine di porre un freno ai fenomeni di brigantaggio, comminavano condanne molto severe e non di rado anche la pena capitale. Al riguardo venivano effettuate impiccagioni lungo la strada e i corpi erano lasciati appesi per un lungo periodo proprio con l'intento di ammonire i malintenzionati. Nei fatti, comunque, il modo migliore di tutelarsi da questo pericolo restava quello di viaggiare in gruppo[111]. Quest'opera di Tuliani, inscrivibile in quella copiosa letteratura dedicata al tema della viabilità e dell'ospitalità, affronta una tematica, per così dire, "vecchia" con l'intento di trattarla in maniera "globale", ovvero da più punti di vista. Tuliani si accorge, in particolare, di come gli alberghi siano, prima ancora che oggetti fisici, dei luoghi dove le persone si incontrano ed entrano in relazione tra loro e, pertanto, non si ferma all'analisi dell'albergo in quanto mero edificio ma si occupa, anche, di quegli aspetti della vita sociale che in esso prendono forma e si dipanano; in ultima istanza, dunque, egli analizza l'uomo. Un accenno a questi aspetti è presente anche nel testo di Hans Conrad Peyer, sul quale ci soffermeremo diffusamente in seguito. In questa sede ci preme solo anticipare come neanche a Peyer fosse sfuggita la funzione sociale degli esercizi pubblici i quali, prima ancora che centri di scambio, si configuravano come centri di ritrovo di particolari gruppi di connazionali, professionali o sociali, o, addirittura, "rifugio di bricconi", usando le parole di questo autore, nonché sede di colloqui, trattative e perfino di giuramenti segreti[112]. Riprendendo ora il tema della viabilità terrestre da cui ci siamo, ma solo apparentemente, discostati per un attimo, è necessario introdurre la questione dei ponti e il problema dell'attraversamento dei corsi d'acqua in genere. Come avevamo già accennato in apertura di capitolo la letteratura inerente questo argomento è decisamente scarsa e un notevole contributo è stato dato recentemente dal Convegno di Piacenza cui si è già accennato[113]. Nell'antichità pre-classica i fiumi erano considerati delle divinità e pertanto nella costruzione dei primi ponti a noi noti venivano coinvolti quegli individui che, nella società, avevano

funzione di sacerdoti. Al riguardo è molto interessante notare come la stessa etimologia della parola pontefice (*pontifex*) derivi dal latino *facere pontem* e rinvii al fatto che ai pontefici della Roma arcaica era affidata la costruzione, e in seguito anche la manutenzione, del primo ponte della città. Dal periodo tardo-repubblicano e fino al crollo dell'Impero la cura dei ponti venne poi affidata ai *curatores viarum* anche se sappiamo poco di questo ufficio[114]. I sovrani carolingi, non essendo in grado di provvedere alla manutenzione dei molti ponti fatiscenti, ne facevano dono ai poteri locali, affidando nelle loro mani non solo l'obbligo di manutenzione, ma anche, come compenso del loro operato, i proventi del ponte, ovvero il ricavato del pedaggio e, già nell'anno 821, a chiunque fosse stato disposto a riparare un ponte a sue spese veniva concesso il permesso di potervi incassare il pedaggio. Questo provvedimento apriva in pratica la strada alla costruzione di ponti per iniziativa privata. Tra i principali beneficiari vi fu senza dubbio la Chiesa sotto la cui giurisdizione iniziarono a passare molti ponti così come analogo "passaggio di consegne" subirono i traghetti pubblici o il diritto alla loro istituzione. Ad esempio il ponte sulla Senna a Parigi divenne proprietà della cattedrale. Durante il XII secolo venne anche risolto l'annoso problema della reperibilità di fondi dal momento che iniziò a diffondersi l'uso di concedere indulgenze a tutti coloro che offrissero denaro o altri mezzi per la costruzione e la manutenzione dei ponti. Sembra che la maggior parte di essi sorgesse là dove, in precedenza, vi era stato un servizio di traghetti o comunque un guado[115]. Nel tardo Medioevo ponti solidi come quelli sul Reno, sul Danubio e sul Rodano venivano ancora considerati, per certi versi, come dei veri e propri prodigi[116]. La necessità di questo tipo di infrastruttura era fortemente sentita anche per un fiume come il Po che, nonostante non avesse un'eccessiva velocità, dal momento che la maggior parte del suo corso scorre su di un territorio pianeggiante ed è alimentato soprattutto da affluenti, presentava però due problemi di difficile soluzione dati innanzitutto "dalla larghezza del fiume e dal suo corso capriccioso a causa delle variazioni del suo regime" dipendenti dai mutamenti climatici. Si alternavano infatti magre in inverno ed in estate e piene in autunno e, soprattutto, in primavera causate dalla sinergia tra le piogge della pianura e lo scioglimento delle nevi alpine. Durante l'Alto Medioevo, inoltre, il fiume abbandonava con una certa facilità il suo alveo e anche questo fattore rappresentava un grave problema. Per via dell'abbondanza delle acque il Po non era comunque mai asciutto ed era perlopiù impensabile tentare di attraversarlo tramite un guado[117], da qui,

dunque, la necessità di ricorrere ai ponti, sicuramente una delle più ingegnose "invenzioni" dell'antichità. L'assenza del ponte era invece supplita dalla figura del barcaiolo, che poteva anche caricarsi il viaggiatore sulle spalle o sulla schiena e procedere talvolta con l'acqua che gli arrivava fino al collo. Per non cadere si aiutava con un bastone o meglio ancora con una fune tesa al di sopra del livello dell'acqua alla quale si aggrappava[118]. Lo studio di Norbert Ohler, dal quale è stata tratta quest'ultima informazione, è interessante proprio per il fatto che va ad arricchire la scarna storiografia inerente il problema dell'attraversamento dei corsi d'acqua nel Medioevo. L'autore rileva come l'importanza dei corsi d'acqua la si evinca anche dalle prime carte geografiche nelle quali proprio la rete fluviale aveva un ruolo predominante. Le imbarcazioni, generalmente piatte, potevano navigare in appena cinquanta centimetri d'acqua, i costi di trasporto venivano abbattuti e di conseguenza anche i prezzi, dal momento che in quell'epoca questi ultimi rispecchiavano proprio i costi di trasporto, ne traevano grandi benefici. Volendo fare un esempio, se nel caso del grano trasportato via terra il prezzo raddoppiava già dopo 350 chilometri, nel caso della via fluviale raddoppiava invece dopo 1750 chilometri e per via marittima addirittura solo dopo 3500 chilometri. Non stupisce pertanto nemmeno il fatto che i centri principali sorgessero proprio all'incrocio tra strade e corsi d'acqua o nel punto in cui un fiume diveniva navigabile. Durante le fiere fiumi quali il Reno e il Meno vedevano transitare regolarmente le cosiddette navi da mercato che effettuavano diversi viaggi alla settimana o addirittura al giorno e anche il Po non fu estraneo al passaggio di simili imbarcazioni[119]. Nel caso dei fiumi non navigabili, ovvero con una profondità inferiore ai cinquanta centimetri, si faceva comunque ricorso alla cosiddetta fluitazione, ovvero si lasciava che fosse la corrente del fiume a trasportare materiali pesanti quali ad esempio il legname. Le perdite di legna e i danni agli argini, ai ponti e ai mulini erano chiaramente all'ordine del giorno, ma aldilà di questi inconvenienti si trattava indubbiamente di un sistema assai economico e rapido per il trasporto di determinati materiali[120]. Dopo aver trattato della viabilità terrestre, e dei problemi inerenti all'attraversamento dei corsi d'acqua, occorre ora fare almeno un cenno a quella marittima, sicuramente non meno importante della prima. Anche in questo caso ci troviamo di fronte ad un tema che ha goduto di minori attenzioni da parte degli storici del passato; la letteratura sull'argomento non è certo scarsa quanto quella relativa all'attraversamento dei fiumi ma è comunque di molto inferiore rispetto a quella inerente le vie terrestri. Tutto questo nonostante il

fatto che è proprio ad opera degli itinerari marittimi che nel tardo Medioevo prende corpo quello che Ugo Tucci definisce "uno spazio di relazione" sempre più vasto[121]. Gli itinerari marittimi sono infatti le vie di comunicazione attraverso le quali si svolge il più intenso movimento di merci a largo raggio, di scambi tra aree di produzione e aree di consumo. Tutto questo si realizza grazie ad una rete di porti maggiori e ad una miriade di scali minori al servizio dei trasporti locali e regionali; il movimento viene pertanto concentrato su pochi porti principali e spesso mal collegati col loro retroterra. Tucci sottolinea come per secoli non solo gli itinerari marittimi abbiano contraddistinto i collegamenti su lunga distanza, ma come addirittura non ci sia stato collegamento su lunga distanza che non si sia realizzato per mezzo di un itinerario marittimo, preferibile anche per il fatto di essere più libero dai sistemi di controllo, dai dazi e dai pedaggi. Anche nel Mediterraneo gli itinerari marittimi godevano di una superiorità incontrastata, ad eccezione di pause imposte dall'insicurezza del mare, e questo in particolare a partire dall'epoca delle Crociate[122]. Al riguardo è però interessante sottolineare le considerazioni di Ohler il quale pone una maggiore attenzione a quelle che Tucci aveva definito semplicemente come "pause", senza meglio specificare di cosa si trattasse. Ohler parla del Mediterraneo come di un mare caratterizzato da onde molto alte e pertanto sicuro alla navigazione solo per il periodo compreso tra il due di maggio e il quattordici di settembre. Il traffico su strada non poteva dunque, in ogni caso, essere soppiantato dal momento che era l'unico praticabile durante tutto l'arco dell'anno[123]. Le vie marittime presentavano poi un secondo gravissimo problema, ovvero il pericolo di assalti da parte dei corsari e dei pirati che, al tempo, infestavano molti mari compreso il Mediterraneo. Di questo tema si è occupata in particolare Pinuccia Simbula nel suo interessante contributo presente nell'opera curata da Gensini[124]. La Simbula, oltre a spiegare la differenza intercorrente tra un corsaro e un pirata (il primo munito di regolare licenza "di corsa" da parte dello Stato per il quale prestava servizio, il secondo fuorilegge e interessato unicamente al proprio tornaconto personale), fornisce anche interessanti notizie riguardo, ad esempio, a quelle che erano le aree più o meno a rischio del Mediterraneo, nonché altre curiosità come il fatto che già all'epoca esistessero assicurazioni per il carico delle navi a cui spesso i mercanti facevano ricorso onde tutelare le loro merci. Tra le aree più sicure figurava l'Adriatico, per via dell'influenza esercitata dalla repubblica di Venezia, mentre tra le più a rischio vi erano, soprattutto nella seconda metà del XIV secolo, le

coste monegasche, corse e sarde. Nel periodo basso-medievale si trattava comunque, nel complesso, di un mare che presentava decisamente molte insidie[125]. Queste ultime considerazioni sembrerebbero ridimensionare la funzione che le vie marittime svolsero nel Mediterraneo. In realtà esse vogliono solo fare capire come lo sviluppo dell'Europa, "unità nella varietà"[126], sia potuto avvenire solo grazie alla sinergia di tutti i mezzi di trasporto e delle vie disponibili e non certo per opera di una sola di esse. Dopo questa doverosa precisazione ricordiamo ora come il sistema veneziano, oltre ad essere famoso per la sicurezza che garantiva, rappresentasse anche un modello per via della sua organizzazione. Venezia aveva dato vita ad una vera e propria navigazione di linea che a inizio del XIV secolo seguiva due direttrici primarie: una verso l'isola di Cipro e l'Armenia, l'altra verso la Romania (Grecia Orientale) e La Tana (porto sul mar Nero). Onde garantire una maggiore sicurezza, la Repubblica veneziana aveva poi inaugurato un sistema di navigazione in convogli, denominati "mude", che a loro volta erano scortati da squadre di difesa. Queste mude erano solite salpare alla volta dell'Oriente due volte all'anno, una in primavera e l'altra in autunno, e i proprietari di navi desiderosi di unirsi all'una o all'altra spedizione dovevano presentare la loro imbarcazione al fine di ottenere l'apposita licenza dallo Stato. Il verificarsi di incidenti aveva poi spinto il Senato veneziano ad inserire un'ulteriore regolamentazione, in base alla quale veniva sancito l'obbligo di costruire le galee presso il cantiere navale dello Stato, l'Arsenale, mentre l'appalto delle stesse veniva concesso a imprenditori privati. Il primo viaggio di una di queste mude, alla volta delle Fiandre, è databile al 1315 e fu effettuato da galee ancora a gestione privata, ma nel 1322 i nuovi regolamenti e le nuove condizioni erano ormai già entrati nella pratica. Con poche modifiche questo sistema, messo in piedi a metà del XIV secolo, sarebbe poi durato fino agli anni centrali del XVI secolo, contribuendo alla gloria della Serenissima. In esso lo Stato ricopriva, in pratica, la funzione di noleggiatore, affidando il naviglio ad appaltatori. Nel dettaglio le galee venivano costruite a spese della Repubblica la quale poi assegnava il "nudo scafo" ad un appaltatore che a sua volta forniva il personale, si accollava gli oneri del mantenimento e dell'equipaggiamento e amministrava, in proprio, i costi dello sfruttamento del natante. Lo Stato richiedeva peraltro, come contropartita, delle garanzie molteplici, tra cui quella di nominare egli stesso il "capitano" della muda. I patrizi, gli unici che erano ammessi alle gare di appalto, potevano anche consorziarsi, e spesso lo facevano anche in considerazione del notevole

capitale che andava investito; o potevano anche costituire vere e proprie "società di sfruttamento", cosa che la Repubblica di Venezia permetteva. I responsabili dell'Arsenale solevano consegnare le galee armate e con remi, ancore e cavi, ma spettava poi al "patron", in genere un uomo d'affari o anche solo il rappresentante di un investitore (o ai "patroni"), l'acquisto del materiale di bordo, dagli attrezzi ai pezzi di ricambio, dagli strumenti di navigazione agli utensili della vita quotidiana. Quando la muda faceva poi ritorno in patria erano gli ufficiali dell'Arsenale a verificarne lo stato e gli eventuali degradi. A questo punto si facevano, per così dire, "i conti", ed è qui superfluo sottolineare come il saldo non dovesse mai essere negativo; "saldate" tutte le voci, al "patron" spettava il "premio d'incentivo al commercio" previsto dal contratto "d'incanto" e il cui ammontare era variabile. Come punto a sfavore di questo "ingegnoso" sistema va comunque fatto rilevare che a lungo andare esso aveva, in pratica, soffocato la concorrenza[127]. Nel Medioevo gli itinerari marittimi erano per lo più di "cabotaggio", ovvero costieri, e questo fatto trova riscontro nei portolani, il più antico dei quali risale al 1250 circa, testi che descrivevano dettagliatamente le coste e gli approdi con tutte le informazioni che potevano essere utili alla navigazione. In essi troviamo anche i pileggi, ovvero i percorsi in mare aperto, ma in un numero decisamente inferiore. Ad esempio in un portolano del Mediterraneo, risalente forse alla seconda metà del Trecento, si contano 275 percorsi in mare aperto contro i ben 900 collegamenti litoranei. I portolani forniscono le lunghezze in miglia dei vari itinerari, ma nei fatti la lunghezza di un viaggio andava calcolata nel tempo che veniva impiegato per portarlo effettivamente a termine. Il tempo di percorrenza subiva infatti notevoli variazioni e condizionamenti dovuti ad esempio alla stagione e alle condizioni atmosferiche che si incontravano lungo il cammino. Nonostante esistesse già la bussola spesso si evitava la navigazione notturna e, oltre a ciò, molto tempo veniva perso durante le innumerevoli soste necessarie al fine dei rifornimenti e delle eventuali riparazioni dell'imbarcazione. Gli itinerari subivano pertanto notevoli frazionamenti a causa di un incredibile numero di tappe che venivano sfruttate anche per caricare o cercare carico e per vendere merci tra uno scalo e l'altro, nonché, chiaramente, per rendere il viaggio più sopportabile per l'equipaggio e per gli eventuali passeggeri. I responsabili della nave avevano, nei fatti, la facoltà di regolare le soste come meglio credevano e senza che le autorità locali potessero farci molto[128]. In quest'ottica diventa chiaro come indicare una percorrenza in miglia non desse in realtà

informazione alcuna su quanto poi il viaggio sarebbe potuto effettivamente durare. Nei viaggi per mare talvolta i tempi morti finivano col superare largamente la metà della durata del viaggio stesso e risultava assai arduo padroneggiare i tempi della navigazione, in considerazione dei venti stagionali e delle correnti, dei bassifondi e delle scogliere pericolose che portavano a passaggi obbligati e a rotte preferenziali. Va detto però che l'avanzamento tecnologico, dato ad esempio dall'adozione di migliori velature, scafi e timoni, rendeva comunque, col passare degli anni, sempre meno influenti questi fattori naturali mentre influivano sempre di più sui reali tempi di percorrenza i fattori commerciali ed economici. Non va infatti dimenticato che si trasportavano soprattutto merci e che un servizio passeggeri, come noi oggi lo intendiamo, era all'epoca quasi del tutto inesistente. Le sole navi specializzate nel trasporto di persone erano quelle dei pellegrini di cui si parlerà nell'ultimo capitolo. Per il resto, le uniche possibilità erano quelle di approfittare di un passaggio su una nave merci, cosa che indubbiamente lasciava al viaggiatore un certo margine di incertezza[129]. Per lungo tempo venne prediletta la costruzione di navi che avessero un pescaggio ridotto e questo per molteplici fattori: anzitutto i porti avevano in genere dei bacini poco profondi e, secondariamente, maggiori erano le dimensioni della nave e più lunghe e problematiche divenivano le operazioni di manovra, di ancoraggio, nonché di carico e scarico della merce e dei passeggeri. Spesso, inoltre, la partenza era subordinata proprio al raggiungimento di una quantità di carico sufficiente ma, nell'attesa, una parte poteva deteriorarsi e i passeggeri potevano optare per un'imbarcazione più piccola che si riempiva più velocemente. Tutto questo lascia intendere come una nave piccola e maneggevole fosse effettivamente da preferirsi da quasi tutti i punti di vista. La situazione nel Mediterraneo era in parte simile a quanto appena detto anche se Venezia, soprattutto per il trasporto dei pellegrini, poteva permettersi anche navi più grandi quali le galee. Questo era consentito dal fatto che, lungo il tragitto, la "Serenissima" poteva contare su innumerevoli punti d'appoggio dove le sue navi potevano rifornirsi d'acqua potabile e di cibo; oltre a ciò, la costa settentrionale del Mediterraneo era caratterizzata da insenature profonde che costituivano dei porti naturali. La capacità di carico di queste galee era tra le cinquecento e le ottocento tonnellate e l'equipaggio poteva arrivare fino a duecentocinquanta marinai che, sommati ai passeggeri, portavano ad un numero complessivo di ben ottocento, mille persone, rematori esclusi[130].

2.2 L'ospitalità

Nel contesto di un interesse sistematico e organico nei confronti del tema del viaggio, la storiografia ha rivolto molta attenzione oltre che ai problemi inerenti la viabilità, anche al problema dell'ospitalità. Come esempio di questo tipo di storiografia merita indubbiamente una nuova citazione particolare l'opera di Hans Conrad Peyer sulla quale anche Fonseca, a ragione, si sofferma diffusamente[131]. Essa era comparsa ad Hannover nel 1987 e, proprio nel suo titolo originale in tedesco[132], mostrava chiaramente il percorso che l'autore voleva intraprendere. Invece, il titolo della traduzione italiana del 1990, *Viaggiare nel Medioevo*, relega nel sottotitolo il riferimento al tema dell'ospitalità che, invece, è il reale percorso seguito dall'autore fin dalle prime pagine. Quest'opera è di fondamentale importanza in quanto, pur riallacciandosi, come detto, ad una corrente storiografica ben precisa e, soprattutto, già collaudata, apporta comunque delle novità. In particolare Peyer critica quella corrente storiografica che aveva visto nelle forme di ospitalità semplicemente un mero processo evolutivo, utilizzando un termine caro agli studiosi del XIX secolo, ovvero, in altri termini, la "soppressione parziale o totale di un'istituzione dominante ad opera di un'altra" (per fare un esempio le locande professionali che andrebbero semplicemente a sostituire, in un dato tempo, l'ospitalità gratuita arcaica)[133]. Peyer non nega del tutto, in realtà, una qualche forma di evoluzione, ritiene infatti che la crescente mobilità e l'ampliamento dei traffici avessero rafforzato sempre di più il ruolo delle taverne e dell'ospitalità a pagamento in genere, ma rileva la compresenza, in una singola epoca, di differenti forme di ospitalità che dunque non andrebbero necessariamente ad escludersi vicendevolmente[134]. Peyer è critico, in particolare, nei confronti di quegli studiosi che, seguendo le lezioni di Marcel Mauss, definiscono l'ospitalità gratuita-rituale un "fatto sociale totale" che rifletterebbe, in modo quasi speculare, l'insieme di una società e delle sue istituzioni[135], così come è stato illustrato anche da Leopold Hellmuth con l'esempio dell'ospitalità dei popoli germanici del Nord[136]. Secondo Peyer questo modello sarebbe in realtà adatto solo per quelle culture chiuse alle influenze esterne o comunque poco influenzate dall'esterno, mentre non riuscirebbe a rendere conto di processi di trasformazione e di sviluppo né di situazioni caratterizzate

dall'incontro-scontro di varie culture, come è, invece, il caso dell'Europa continentale medievale. Quella gratuita è stata la forma predominante di ospitalità specie nelle regioni più marginali dell'Europa; ad esempio, in Islanda sarebbe durata fino e oltre il XIII secolo, mentre in Montenegro, Albania e Grecia, dove esisteva un predominio dei clan familiari, addirittura fino al XIX secolo o, in alcuni casi, anche oltre[137]. Al contempo poi, fin dai tempi delle invasioni barbariche, troviamo l'ospitalità gratuita già affiancata da altre forme di ospitalità, come quella gratuita senza vitto e quella coattiva o altre derivanti da radici romane come quella ecclesiastica e quella offerta dalle taverne[138]. Quella del Peyer non è comunque una prospettiva del tutto nuova, ma è la medesima che in quegli anni offriva anche il colloquio organizzato dall'"Historisch Kolleg" di Monaco su *Ospitalità, taverna e locanda nel Medioevo*, Collegio presso il quale l'autore stesso aveva trascorso un proficuo anno di studi nel 1981-1982[139]. Fatte queste doverose premesse sull'esistenza di due diverse tesi sostenute dagli storici e riportate anche da Genoveffa Palumbo[140], non resta che andare a spiegare nel dettaglio le varie forme di ospitalità fino a questo punto solo nominate. Anzitutto, tipica dei primi secoli sarebbe stata l'ospitalità gratuita, offerta in case private e, successivamente, anche nelle strutture assistenziali religiose. Questa forma di ospitalità era, in pratica, il cardine della carità cristiana e la stessa Guida del pellegrino di Santiago si concludeva proprio con racconti di storie che illustravano l'imprudenza di rifiutare l'ospitalità ai pellegrini[141]. Inoltre le stesse autorità politiche, in particolare durante l'epoca carolingia, incoraggiavano i sudditi a concedere ospitalità ai forestieri anche se questi ultimi erano tenuti a provvedere autonomamente al vitto[142]. Occorre dire che una delle ragioni di fondo dell'ospitalità gratuita era in realtà legata allo scambio di notizie. In un mondo in cui non esistevano ancora i mezzi di comunicazione di massa, un ospite venuto da lontano portava con sé le novità del "mondo" dal quale proveniva, nonché quelle dei posti dai quali era transitato. Una stretta di mano e un pasto consumato in comune erano poi il modo migliore per stringere dei legami di protezione che, senza dubbio, sarebbero durati molto a lungo. Questa ospitalità durava in genere da uno a tre giorni e il momento del pasto in comune era, in genere, la "cornice ideale", come lo stesso Peyer la definisce, entro la quale venivano stipulati accordi contrattuali e promesse di fede di ogni tipo. L'ospitante si assumeva il compito di difendere il suo ospite in qualunque circostanza e vendicarlo nel caso in cui venisse ucciso, nonché era chiamato a rispondere degli eventuali crimini dell'ospite stesso. Durante la

notte poi non era infrequente che il padrone di casa "concedesse" una delle donne della sua famiglia, in genere la moglie o una figlia, affinché dormisse con l'ospite. Occorre comunque sottolineare come tutto ruotasse proprio intorno a quel pasto consumato intorno alla stessa tavola e in mancanza del quale la semplice sosta nella casa non garantiva, in realtà, nulla di quanto appena detto. Il rifiuto del pasto poteva anzi essere un chiaro segno di ostilità[143]. Di contro, va però messo in evidenza come la condizione di chi veniva ospitato, pur godendo di tutti i privilegi appena enumerati, sconfinava quasi nell'illibertà, essendo quello tra padrone di casa e ospite un rapporto assolutamente non di tipo paritario ma, bensì, di subordinazione per tutta la durata del soggiorno. In caso poi di morte dell'ospite in casa altrui l'ospitante aveva anche, ad esempio in Castiglia e Leon ma anche nell'Italia meridionale, il diritto di ereditarne il miglior vestito[144]. Va inoltre detto che vi erano, comunque, molti casi in cui non veniva rispettato neanche uno degli elementi rituali legati all'accoglienza di un ospite, senza contare le notevoli differenze, come d'altronde è logico attendersi, tra una regione e l'altra. E' ad esempio assai interessante il caso che ci viene descritto da Thietmar di Merseburg, un vescovo cronista dell'XI secolo, riguardo allo scarso senso di ospitalità che avrebbe regnato nell'Italia dell'anno Mille. In particolare nel 1014, racconta questo vescovo, l'imperatore Enrico II avrebbe provato una grande gioia nel lasciare l'Italia in quanto era rimasto "colpito dalla mancanza di ospitalità… e dal fatto che tutto ciò che si desiderava doveva essere pagato"[145]. Questo fatto descrittoci porta in verità semplicemente a ritenere che nell'Italia dell'XI secolo si stesse, evidentemente, già sviluppando l'ospitalità a pagamento. L'ospitalità gratuita completa che abbiamo descritto è quella stessa che gli "evoluzionisti" collocano soprattutto tra i popoli antichi mentre, successivamente, sarebbe stata assai più praticata quella senza vitto, la quale comportava un'incombenza indubbiamente più sopportabile per i padroni di casa. Un'altra diffusa e importante forma di ospitalità gratuita era poi quella che veniva offerta dalle istituzioni religiose. Secondo la visione "evolutiva" cui abbiamo fatto cenno sarebbe proprio stata questa la forma di ospitalità più diffusa nel Medioevo barbarico e nell'alto Medioevo ed essa veniva praticata in *xenodochia*, monasteri, ospedali e ospizi, localizzati in genere a circa un giorno di cammino l'uno dall'altro[146]. Già nel *Codex* di Giustiniano[147], in leggi del 528 e 529, insieme agli altri istituti ecclesiastici viene annoverato lo *xenodochium*, il cui significato letterale è "luogo di ricetto per forestieri". Questa importante fonte ci permette dunque di sapere come le prime istituzioni

ospitaliere fossero sorte già dalla tarda antichità e si fossero poi andate diffondendo insieme al cristianesimo. In Italia e in Francia queste strutture vennero istituite in gran numero fra il V e il VII secolo ma un ulteriore incremento si ebbe tra l'VIII e il IX secolo e poi ancora tra il X e l'XI, in occasione della ripresa dei grandi pellegrinaggi; fu così che all'antico nome di *xenodochia* si affiancò quello di *hospitale* e *hospitium*[148]. Ad incrementare l'impegno verso il prossimo contribuì il messaggio evangelico che esortava a compiere "opere di misericordia" e collocava l'ospitalità gratuita a cardine della carità cristiana. L'assistenza ai malati e ai bisognosi trovava poi nella regola benedettina e negli scritti dei Padri della Chiesa un particolare rilievo, specie tra i doveri attribuiti ai vescovi[149]. Come rileva Peyer, alla radice di questa enfasi potrebbe esserci stata la necessità di una risposta, da parte del Cristianesimo, alla sfrenatezza e all'avidità delle locande a pagamento[150]. La nascita, lungo le strade più frequentate, di grandi ospizi indipendenti fu probabilmente dettata dal fatto che i singoli monasteri non avevano una capacità ricettiva in grado di soddisfare la richiesta proveniente dalla moltitudine di pellegrini e viandanti. Questi ospizi erano in genere gestiti da comunità autonome di monaci, i quali, come abbiamo visto, si erano presi carico del problema dell'ospitalità. Al riguardo, si possono citare quelli che erano stati costituiti, nell'VIII secolo, dai monaci irlandesi sul continente[151]. L'assistenza ospitaliera, almeno fino al 1400/1500, non faceva differenze sostanziali tra pellegrini e ammalati, ricevendo gli uni e gli altri accoglienza nelle medesime strutture. Fu probabilmente fondato a Gerusalemme da Carlo Magno uno dei più antichi ospizi, che già cessò di esistere nel X secolo. Esso, in base alle poche notizie, era dotato di cappella, biblioteca e vigneto[152]. Un'altra importante fonte da cui trarre preziose informazioni è certamente la Guida del pellegrino di Santiago, redatta probabilmente tra il 1132 e il 1135. In essa sono tre gli ospizi indicati come "colonne molto necessarie" che "il Signore istituì in questo mondo per il sostentamento dei suoi poveri" e definiti anche come "posti santi"[153]. Il primo che viene citato, attivo a Gerusalemme nel XII secolo, è l'ospedale di San Giovanni, definito semplicemente "l'ospedale di Gerusalemme", risalente ad una fondazione alto-medievale dei mercanti di Amalfi con ben duemila letti. L'ordine ospitaliero di San Giovanni, diffuso lungo le principali vie di pellegrinaggio di tutta Europa, si era peraltro dotato di un ordinamento che può essere considerato come il primo vero codice ospedaliero[154]. Tornando alla Guida, le altre due "colonne molto necessarie" sarebbero state l'ospizio del

Mont-Joux e quello di Santa Cristina sui Pirenei. Il primo è quello la cui fondazione è attribuita a Bernardo d'Aosta e situato, per l'appunto, sul valico del Gran San Bernardo; esso dava in particolare accoglienza ai pellegrini inglesi e francesi diretti a Roma ed era gestito da canonici agostiniani. Non si conosce la data precisa in cui venne edificato, ma si sa che nel 1081 esisteva già e che andò poi declinando intorno al 1300[155]. Il terzo ospizio citato nella Guida, quello di Santa Cristina, venne invece fondato verso la fine dell'XI secolo ed ebbe un rapido sviluppo nei secoli successivi. Innocenzo III stabilì nel 1226 che esso avesse alle sue dipendenze quattordici chiese in Francia e ben trenta nell'Aragona e faceva dunque parte di una vera e propria rete di assistenza. Questo ospizio era famoso per dare ospitalità a qualunque categoria di persone, dai cattolici agli ebrei e senza esclusione neppure per gli eretici e gli "oziosi". La sua fine venne poi probabilmente determinata dagli Ugonotti[156]. Lungo la Via Francigena, fra Lucca e il punto di attraversamento dell'Arno, merita poi una particolare menzione il famoso ospizio di Altopascio, detto anche San Giacomo d'Altopascio, sicuramente già esistente nel 1084, anno per il quale abbiamo le prime testimonianze[157], e che avrebbe visto riconosciuto il suo ruolo di centro dell'ordine degli Ospitalieri nel 1239. Riguardo a questa struttura assistenziale merita una citazione la "leggenda" inerente la sua campana, la "smarrita", che con il suono sarebbe servita per secoli da orientamento e richiamo ai pellegrini e viandanti che rischiavano altrimenti di perdersi nelle fitte nebbie della zona e nelle paludi che circondavano l'ospizio. I frati di Altopascio, oltre che nell'accoglienza, si erano specializzati anche nella costruzione e manutenzione di ponti e traghetti; anche da qui derivò la notevole fama e importanza che essi, chiamati anche del Tau per via del simbolo disegnato sul loro stemma, vennero assumendo. Occorre dire, facendo un breve inciso, che nel XII secolo le fondazioni ospitaliere impegnate, oltre che nell'accoglienza di pellegrini e viandanti, nella manutenzione delle strutture che facilitavano i passaggi fluviali non erano sicuramente un'eccezione; siamo, in altri termini, in presenza di quelli che Grado G. Merlo definisce "ospedali di ponte" che avrebbero dato vita ad una vera e propria "area di ponte" connotata in rapporto sia alla presenza di un ponte, sia "allo spazio nel quale ogni cosa ruota in stretta dipendenza e in funzione della centralità che assume il ponte stesso"[158]. A mio avviso la parte più interessante di questo saggio è quella dell'esistenza, in queste "aree di ponte", di due differenti e non comunicanti tipi di sensibilità religiosa: una "religiosità di strada", attenta al problema della

circolazione degli uomini, e una "religiosità della marginalità", legata a condizioni umane "di particolare sofferenza e diversità"[159]. Tornando ora ai frati di Altopascio occorre ancora dire che il processo di progressiva e capillare diffusione che li aveva riguardati aveva, altresì, portato alla creazione di case affiliate a questa Congregazione lungo le vie di pellegrinaggio di tutta Europa: dalla penisola iberica alla Francia, dalla Germania alla Gran Bretagna[160].
Quest'Ordine ospitaliero fu, comunque, solo uno dei tanti che nacquero a partire dalla fine dell'XI secolo. Ebbero ad esempio grande diffusione l'Ordine di Santo Spirito, nato a Montpellier intorno al 1174, e poi i Crociferi e i Betlemiti originari, questi ultimi, dalla Terrasanta come suggerisce il nome.
In seguito saranno però i nuovi ordini cavallereschi di connotazione militare, sorti in Terrasanta dopo la conquista di Gerusalemme, a "dettare legge" in campo ospitaliero. Questi ordini univano l'entusiasmo religioso dei pellegrini allo spirito cavalleresco dei crociati e la loro storia sconvolse indubbiamente l'immaginario del mondo medievale, abituato a distinguere tra la funzione monastico-sacerdotale e quella cavalleresco-militare. La loro nascita rispose certamente alla necessità pratica di difendere i pellegrini che si recavano in Terrasanta, ma anche ad una esigenza culturale-religiosa, tesa a riformare la cavalleria secondo lo spirito cristiano[161]. L'idea di una "*militia Christi* come organo della politica di potenza papale" inizia a tradursi in realtà a partire dai secoli XI e XII. Le origini sono però da ricercarsi nella tarda antichità, quando sia i vescovi sia il papa si erano trovati di fronte alla necessità di costituire truppe a difesa delle città vescovili, minacciate dalle invasioni barbariche. La *militia* trovava inoltre sostegno ideologico in una lettera di Agostino al condottiero Bonifatius dove veniva enunciata la teoria della "giusta guerra"; ancora oggi foriera di gravi conseguenze[162]. Spesso il vescovo, di fatto impiegato come funzionario in molteplici impegni pubblici già dal periodo di Costantino Magno, si doveva occupare della difesa militare della *civitas* e costituire delle truppe in grado di tenere testa ai barbari[163]. Il "salto qualitativo" avviene però con il regno franco e con "la completa integrazione della chiesa" nel regno. All'epoca carolingia sarebbe dunque riconducibile il "sistema ecclesiastico imperiale, il cui nucleo originario è stato l'obbligo militare dei vescovi e degli abati dell'impero con i loro contingenti di truppe". Gli "obblighi militari" dei vescovi divengono "istituzionalizzati" e non dipendono più dalla contingenza del momento; i due terzi dell'esercito imperiale, o forse persino i tre quarti, risulta costituito dai contingenti militari

dei prelati, per lo più cavalieri corazzati[164]. Vescovi e abati, in genere aristocratici fedeli all'"etica guerriera delle famiglie di provenienza", partecipavano alle campagne militari di Carlo Magno non solo con le loro milizie, ma talvolta combattendo di persona. La "militarizzazione della chiesa", ormai in atto, sarebbe proseguita anche sotto il pontificato di Gregorio VII, anch'egli convinto assertore di una "*militia Christi* papale"[165]. La nuova "mentalità" ormai diffusa vedeva nella lotta armata un "mezzo compiacente davanti a Dio e agli uomini", indubbia falsificazione dell'ideale del cristianesimo delle origini, che serviva però da giustificazione a concetti - ancora oggi tristemente attuali – quali "guerra giusta" o "guerra santa"[166]. Il primo ordine militare "cavalleresco-cristiano" fu l'*Ordo fratrum Hospitaliorum Hierosolimitanorum*, come si denominavano gli Ospitalieri di San Giovanni di Gerusalemme, a cui peraltro si era già fatto cenno. I Gerosolimitani avevano ospedali lungo tutto l'itinerario della Francigena, dalle Alpi ai porti pugliesi e proprio a Barletta aveva sede il *Prior Prioratus S. Iohannis,* uno dei quattro Priorati dell'Ordine. Si trovavano anche lungo la strada del Moncenisio, in particolare a Chiomonte, a Conflans e a Susa, nonché su quella del Gran San Bernardo, presso Aosta e a Saint Vincent, così come a Ivrea, a Pavia e in molte altre città del centro e sud Italia. Ancora più numerosi erano però gli ospedali che facevano riferimento ai Templari, ordine pressappoco coevo a quello giovannita, nato nel 1120 con il preciso scopo di difendere con le armi la Terrasanta e di proteggere i pellegrini che vi si recavano. Il loro nome derivava dal fatto che avevano ottenuto dal re di Gerusalemme, Baldovino II, di abitare nel palazzo reale che si credeva fosse stato costruito sul luogo del Tempio di Salomone. In cima alla loro "gerarchia" vi era un capo che veniva eletto, chiamato gran maestro, e dei cavalieri reclutati tra la nobiltà, i quali indossavano un mantello bianco con croce biforcata di colore rosso. Essi erano sostenuti nei loro ideali da Bernardo di Chiaravalle e i loro numerosi castelli-monastero fortificati erano posti a difesa di ponti, strade e ospedali. Case di quest'ordine si potevano ad esempio trovare lungo i due rami della Francigena: a Susa (Santa Maria del Tempio), a Torino (Santa Margherita) e a Livorno Ferraris, così come a Ivrea, Vercelli, Pavia e Piacenza, nonché, nel tratto tosco-laziale, in città quali Lucca, San Gimignano, Siena, Viterbo, Sutri e Roma. Nel sud Italia si trovava inoltre una massiccia presenza dei Templari in particolare in Puglia, la quale rivestiva una notevole importanza in particolar modo per via dei suoi numerosi porti in grado di ospitare le grosse navi dirette a Gerusalemme[167]. Il terzo ordine militare nato in Terrasanta, fu poi

quello dei cavalieri Teutonici. Avviato come confraternita con la finalità di curare gli infermi, non ebbe la diffusione dei due ordini precedenti, ma fu ugualmente presente in modo massiccio per esempio in Puglia, al fine di facilitare l'azione militare oltremare[168]. Di quest'Ordine, i cui membri erano principalmente di origine tedesca, tratta il contributo di Hartmut Boockmann il quale si riallaccia al tema dei rapporti transfrontalieri tra Nord e Sud soffermandosi sul ruolo svolto dall'Ordine Teutonico come possessore di "case" sia a Nord, in particolare in Prussia, sia a Sud delle Alpi, e quindi come protagonista di una comunicazione, appunto, transfrontaliera regolare e costante a prescindere da eventuali problemi di "lingua" o di distanza[169]. Continuando poi la "carrellata" degli Ordini più attivi in quei secoli, sono da ricordare anche quello dei Cavalieri del Santo Sepolcro e di Santiago, la cui principale finalità era l'offerta di riparo e cibo ai viaggiatori e ai poveri. Lungo i tracciati della Francigena, ogni centro abitato di una certa consistenza demografica era dotato di uno o più ospedali atti a dare ricovero gratuito ai pellegrini e ai bisognosi, anche se in molti ospedali non era certo un'eccezione che agli ospiti toccasse dormire per terra, avendo come unico giaciglio della paglia[170]. Questo capillare sistema di ospitalità che fin qua abbiamo descritto, e a cui vanno aggiunte le locande a pagamento di cui tra poco diremo, non dobbiamo comunque pensare che fosse "infallibile" e onnipresente; in occasione di solenni ricorrenze religiose, le quali erano spesso coincidenti con fiere e mercati annuali, i luoghi meta del pellegrinaggio in questione non era infrequente fossero sovraffollati, costringendo in tal modo molti pellegrini e mercanti a pernottare in sistemazioni d'emergenza o, talvolta, anche all'aria aperta. Al riguardo è curioso il caso di un uomo di Périgueux il quale, durante il suo pellegrinaggio alla volta di Limoges, per ripararsi dalla pioggia si sarebbe adattato a dormire in un forno[171]. Va poi anche detto che l'ospitalità ecclesiastica non fiorì ovunque, ma, persino in epoca carolingia, unicamente nelle adiacenze dei grandi monasteri e degli enti regi centri della cultura dell'epoca, o in corrispondenza di luoghi particolarmente importanti per via della loro localizzazione geografica. Si può ad esempio calcolare, nonostante la lacunosità delle fonti, che nel regno carolingio appena 50 monasteri su 650 disponessero di *xenodochia* e ospedali[172]. Il notevole aumento dei traffici lungo le principali direttrici viarie aveva poi contribuito a rendere sempre più insufficienti le vecchie strutture di ospitalità gratuita ed è probabilmente anche per questo che, specialmente nel corso del XII secolo, presero a delinearsi sempre più

chiaramente i "tratti di una crescente commercializzazione dell'ospitalità"[173]. Prima di addentrarci nella questione, è però bene fare solo un rapido cenno anche ad un'ultima forma di ospitalità "gratuita", di cui si occupa peraltro molto bene e diffusamente Peyer, ovvero quella coatta dovuta ai re, ai signori e ai funzionari regi. Questo tipo di ospitalità poteva essere oggetto di abusi di vario genere da parte di "individui" che la pretendevano pur non avendone diritto.
Per quanto concerne invece la "commercializzazione" va detto che la transizione dall'ospitalità gratuita, completa o senza vitto che fosse, a quella a pagamento, inizialmente occasionale, poi di professione, è attestata dalle fonti narrative e poetiche dai secoli XI e XIII. Si trattò comunque di un passaggio graduale laddove la casa privata diveniva con certezza locanda pubblica solo nel momento in cui esponeva un'insegna visibile a tutti e che la identificava, senza ombra di dubbio, come tale. L'insegna ufficiale, che doveva appunto essere collocata in modo tale da essere ben in vista, rappresentava dunque un preciso segno di riconoscimento che confermava la legalità dell'esercizio stesso. Essa, a partire dal XIII secolo, trasformava in immagini quei simboli tipici che l'oste era stato sempre solito esporre fuori dalla bottega, quali segno di riconoscimento dell'attività svolta: brocche, bicchieri e cerchi di botti stavano ad esempio ad indicare l'offerta di vino; corone, bandiere, spade e guanti rappresentavano invece segnali di tregua. Furono proprio questi oggetti all'origine di molti dei caratteristici nomi di alberghi e locande, mentre altri, legati all'immagine di animali, erano in omaggio a qualche signore che li raffigurava nel proprio blasone[174]. E' lecito supporre che per molto tempo vi fu una notevole incertezza tra pubblico e privato, e che termini quali *hospes* e *hospitium* stessero indifferentemente ad indicare tanto la casa privata che concedeva ospitalità quanto la vera e propria locanda a pagamento. Ad accrescere l'ambiguità stava proprio il fatto che, fino al XIII/XIV secolo, e in certi casi anche molto oltre, ogni proprietario di casa aveva il diritto di accogliere ospiti stranieri ed esercitare la mescita del vino. Le prime taverne, oltretutto, godevano di pessima fama al punto da venire additate come luoghi da evitare da parte delle persone "per bene", nonché addirittura vietate agli ecclesiastici[175]. Anche la stessa figura dell'oste era spesso dipinta con tinte decisamente fosche e un diffuso luogo comune la presentava come persona rozza, disonesta, avida e priva di moralità anche se, come rilevano in particolare Tuliani e Peyer, è utile far notare, che gli alberghi e gli esercizi di livello medio-alto, dati gli alti costi di gestione, presupponevano la direzione

da parte di osti dotati di una solida posizione economico-sociale[176]. Analogamente, anche la clientela era generalmente agiata e tra gli ospiti di queste strutture venivano annoverati anche ambasciatori e, in casi eccezionali, persino principi e re, benché nell'osteria dell'albergo la clientela dovesse essere probabilmente meno selezionata[177]. Il luogo comune tanto negativo, ripreso anche dall'autore del sermone *Veneranda Dies* il quale descrive gli osti come truffatori della peggior specie[178], era dunque applicabile forse solo ai gestori delle bettole cittadine o delle piccole locande del contado. Secondo Peyer, quello dell'oste sarebbe stato, in realtà, quasi sempre solo un secondo lavoro[179], tuttavia ciò non trova conferma nel caso del territorio senese esaminato accuratamente da Tuliani[180]. Il semplice appellativo di barbiere, calzolaio, macellaio, etc. con cui venivano spesso identificati molti osti poteva anche semplicemente indicare, come sostiene Tuliani, un mestiere fatto in precedenza. Lo studioso rileva, tra l'altro, come molti degli osti di Siena e del contado fossero dei forestieri; la gran parte proveniva da differenti località della Toscana, ma altri anche da molto più lontano. Molto interessante è ad esempio la presenza, soprattutto nel contado, dei "tedeschi". Per dare degli ordini di grandezza, Tuliani segnala la presenza nei primi decenni del XV secolo di ben dodici osti tedeschi contro uno solo francese. Aldilà dei numeri, queste considerazioni fanno comunque intendere come quella dell'oste fosse una professione itinerante, della quale gli spostamenti erano una parte integrante[181]. Le taverne, dove era norma che venisse offerto il vino e talvolta il dormire ma non un vero pasto completo, e che erano già presenti nell'antica Roma, non erano, successivamente, mai scomparse del tutto dal palcoscenico europeo ma si erano semplicemente ridotte ad un numero estremamente esiguo e la loro presenza si era circoscritta ad alcune zone. La lenta ripresa di questi esercizi è documentata a partire dal IX/X secolo, ma l'espansione vera e propria su tutto il continente europeo è solo a partire dall'XI e dal XII secolo. Esaminando le fonti tra la tarda antichità e i secoli XI e XII l'unico accenno alle taverne è quello presente nella *Lex Romana Curiensis* dell'VIII/IX secolo. Nei capitolari di Carlo Magno e dei suoi successori, nel periodo compreso tra la fine dell'VIII secolo e la metà del IX le taverne avevano iniziato ad uscire dall'anonimato, configurandosi come entità autonome. E' difficile dire se queste prime taverne offrissero anche da dormire, iniziarono a fornire un tale servizio solo a partire dal XIII secolo. Va poi anche sottolineato come queste prime taverne fossero delle taverne-mercato ovvero potessero costituire il nucleo originario di futuri mercati o

una semplice istituzione complementare agli stessi[182]. La maggior parte di questi esercizi, se da un lato si presentava, tutto sommato, a "buon mercato", dall'altro offriva però una sistemazione tutt'altro che lussuosa, benché migliore di quella degli ospizi. Le stanze disponevano solitamente di letti ma nessun ospite, salvo casi eccezionali, poteva averne uno tutto per sé. In genere in una stessa stanza trovavano posto più letti che, a loro volta, venivano condivisi da due, tre e talvolta persino quattro viaggiatori e, se non fosse bastato, la biancheria era spesso sporca nonché infestata da pulci e parassiti vari[183]. L'arredamento delle camere, quantomeno per le locande di livello medio e medio-alto, era in genere buono; ma assolutamente deficitari risultavano i servizi igienici, dei quali, a dire il vero, spesso non si aveva traccia alcuna; condizione quest'ultima comune a molte locande e alberghi italiani almeno fino al XVIII secolo[184]. L'esercizio disponeva sempre, al suo interno, di una grande sala destinata a refettorio comune; in essa prevaleva, generalmente, un arredamento essenziale costituito unicamente da sedie, panche e tavoli e vi era poi, ovviamente, anche il banco per la mescita del vino. Negli alberghi e nelle locande l'attività di gran lunga più redditizia era, senza dubbio, la vendita dei pasti e del vino e la cucina era pertanto il locale fondamentale, sempre ben provvisto degli "attrezzi del mestiere" e dotato di un grosso focolare. Negli esercizi di dimensioni apprezzabili dovevano essere ampiamente disponibili anche il fuoco e l'acqua, il primo, oltre che per cucinare, indispensabile anche per scaldare ed illuminare, benché durante l'inverno si riuscisse raramente a mantenere una temperatura mite in tutta la struttura. Particolarmente arduo risultava, ad esempio, mantenere il calore nelle stanze dove si dormiva, dal momento che di rado vi erano dei caminetti; talvolta gli avventori si "arrangiavano" tramite l'utilizzo di fuochi accesi in cassoni o in recipienti pieni di terra che venivano collocati nel centro delle stanze, sorta di antesignani delle moderne stufe[185]. Per quanto concerneva invece i prezzi, essi non erano, come già accennato, proibitivi, sebbene le lamentele da parte degli ospiti non mancassero, in genere più per il costo del vitto, peraltro raramente di buona qualità, che non per quello del pernottamento, poiché il prezzo del primo era pari o addirittura superiore a quello del secondo. Era poi uso abbastanza comune, da parte dell'oste, concedere crediti ai clienti anche se non nel caso di stranieri o di persone di passaggio le quali erano costrette, in mancanza di soldi, a lasciare oggetti in pegno o a presentare un fideiussore che fosse conosciuto dall'oste e che garantisse per loro[186]. Anche la città di Roma non era considerata

particolarmente cara anche se, nel corso degli anni santi giubilari, il costo di un letto per la notte poteva anche raddoppiare, così come, analogamente, succedeva per gli altri servizi erogati in quei particolari periodi[187]. In conclusione, quanto detto soprattutto nella prima parte di questo capitolo ci spinge ad osservare sotto una luce differente quelle infrastrutture, quali ad esempio le strade e i ponti, che noi uomini del XXI secolo diamo generalmente quasi per scontate senza tributare loro l'importanza e l'attenzione che invece meriterebbero. Le strade hanno infatti mantenuto una funzione centrale e oggi l'entrata in esercizio di una moderna autostrada, è in grado di modificare notevolmente l'assetto, in particolare quello economico, di un territorio che ne viene attraversato proprio come succedeva nel Medioevo per le semplici strade lastricate. Al riguardo sono interessanti e di stretta attualità le considerazioni di Mario Virano il quale afferma che senza l'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, in funzione dai primi anni Novanta del secolo scorso, la città di Torino non avrebbe probabilmente mai potuto ambire all'assegnazione dei Giochi Olimpici Invernali, svoltisi con successo nel mese di febbraio del 2006[188]. Per quanto riguarda, infine, un'osservazione conclusiva sulle strutture di accoglienza, la rete di locande e alberghi non poi così dissimili da quelli odierni, almeno dal punto di vista organizzativo e del loro funzionamento, contribuisce a confutare i vecchi e triti luoghi comuni che dipingevano il Medioevo come età dominata da un certo "immobilismo". Lo stretto legame tra la strada, intesa anche come propensione alla mobilità, e la struttura di accoglienza è fin troppo chiaro. La grande diffusione di queste strutture, in particolare nei secoli successivi all'anno Mille, conferma il notevole aumento che la mobilità e il volume degli scambi conobbero in quello stesso periodo.

CAPITOLO 3

Pellegrini e pellegrinaggi.

Pellegrino: dal latino *peregrinus,* "forestiero, non cittadino" derivato dell'avverbio *peregri, peregre* composto di *per* e *ager agri* "campo", quindi "fuori città". In senso stretto, chi si reca in pellegrinaggio a un luogo santo, solo o in gruppo, a piedi o con altro mezzo. In senso lato, viandante, persona che va errando qua e là fuori della propria patria[189]. Pellegrino è colui che si esilia per rompere col mondo. Il pellegrinaggio, viste le sofferenze e le difficoltà che comporta, è un'ascesi che permette di purificare l'anima per il fatto stesso di partire[190]. La recente storiografia si è occupata diffusamente del tema dei pellegrini e dei pellegrinaggi e, in particolare proprio negli ultimi anni, vi è stata la pubblicazione di un'incredibile mole di studi in occasione dell'anno santo giubilare. Il problema principale di chi vuole compiere ricerche su questo argomento non è pertanto quello di reperire il materiale quanto piuttosto quello di compiere la scelta giusta. Se da un lato possiamo dividere i pellegrinaggi in almeno due distinte tipologie: pellegrinaggi giudiziali, ovvero imposti da un tribunale religioso o civile e pellegrinaggi devozionali, caratterizzati essenzialmente dalla volontarietà; dall'altro lato ancora più numerose sono le chiavi di lettura e le interpretazioni delle quali gli storici hanno fatto oggetto i loro studi.

3.1 Pellegrinaggio giudiziale

Il pellegrinaggio giudiziale o penitenziale è il pellegrinaggio imposto da un'autorità, civile o religiosa, quale pena per un crimine. Questa tipologia di pellegrinaggio faceva parte di un vero e proprio sistema penitenziale proprio della società medievale -cui ricorrevano sia i tribunali ecclesiastici, sia i tribunali civili- e constava di un'opera espiatoria con cui il processo consentiva al peccatore di ottenere la remissione della pena[191]. Le origini del pellegrinaggio di espiazione sono da ricercarsi nel sistema della penitenza tariffata[192] (ovvero differenti "tariffe" da scontare a seconda della gravità del peccato commesso), nato all'interno del cristianesimo insulare (Irlanda e isole anglosassoni) e poi trapiantato nel continente a partire dal VI secolo attraverso i missionari scozzesi e irlandesi, il più famoso dei quali fu Colombano[193]. Tra il VI e il VII secolo la nuova disciplina si era poi installata e diffusa rapidamente in quell'area geografica che corrispondeva proprio ai paesi evangelizzati dai monaci anglosassoni ed era andata a spodestare la vecchia penitenza cosiddetta canonica, così chiamata in quanto retta dai canoni dei primi concili, che ivi si praticava. Troviamo precise testimonianze di questa nuova penitenza nei "*Libri paenitentiales*" di epoca merovingia all'interno dei quali l'esilio e la *peregrinatio,* elementi questi che erano presenti nel sistema penitenziale della chiesa celtica, vengono menzionati accanto al digiuno e alle punizioni corporali quali pene severe inflitte per colpe di una certa gravità. Tra gli aspetti più deleteri della *peregrinatio* penitenziale vi era però quello di riempire le già poco sicure strade del Medioevo dei peggiori criminali. Ciò giustifica le critiche di cui furono oggetto i pellegrinaggi giudiziali già da parte dei contemporanei e di alcuni concili riformatori, come quello del 755 che ebbe luogo a Ver, in Francia, e che faceva divieto ai monaci di andare a Roma. Anche Carlo Magno con la *Admonitio generalis* del 789, confermata poi nell'802 dal Capitolare di Aix la Chapelle, esortava i pellegrini a effettuare *in loco* la penitenza che era stata loro imposta[194]. Il concilio riformatore di Chalon dell'813 a sua volta riprendeva la messa in guardia contro il vagabondaggio dei penitenti e quello di Mayence dell'847 rinnovava alcune proibizioni dei tempi di Carlo Magno. Su questa linea vi erano anche importanti esponenti del mondo ecclesiastico, quali Teodulfo d'Orleans, Rabano Mauro e Burcardo di Worms[195]. Va detto però che tutti gli sforzi dei riformatori di epoca carolingia e successiva si

erano rivelati pressappoco vani in quanto ancora nell'XI secolo i pellegrinaggi penitenziali godevano di notevole successo e in particolare proprio in quel periodo quelli alla volta di Roma raggiungevano il loro apice. Con il concilio di Seligenstadt del 1022/1023 si assisteva così, per l'ennesima volta, al tentativo di arginare il fenomeno rinnovando le proibizioni carolinge[196]. Tornando alla *Admonitio generalis* essa era dunque lo specchio fedele di quella reazione che nell'epoca carolingia si era manifestata, anche da parte dei vescovi, contro la disciplina insulare e tariffata, la quale appunto prescriveva la *peregrinatio*; si era in pratica tentato, condannando la *vagatio* penitenziale, di restaurare la pratica dell'antica penitenza canonica, arginando al contempo il fenomeno delle masse di penitenti e mettendo quindi fine alla confusione della diversità delle tariffe penitenziali. Questo avrebbe avuto peraltro come effetto di portare a quella dicotomia, che sarebbe poi durata per buona parte del Medio Evo, tra penitenze pubbliche e penitenze private[197]. Le prime associate ad un peccato pubblico, la gravità del quale era legata anche alla notorietà e allo scandalo che esso aveva provocato; le seconde ad un peccato privato, ovvero che era rimasto per così dire occulto. Una stessa colpa poteva così divenire suscettibile di due distinti trattamenti[198]. La *peregrinatio,* per lungo tempo opera penitenziale nel quadro della penitenza tariffata, tendeva così, dal XII secolo, a divenire un'entità specifica, un succedaneo o quasi un equivalente della penitenza pubblica o, per meglio dire, un'istituzione penitenziale propria e a sé stante e, a tal fine, tra il termine del XII e l'inizio del XIII secolo, veniva introdotta, da moralisti e canonici, un'ulteriore distinzione che portava questa volta ad una tripartizione della penitenza: la *paenitentia publica solemnis*; la *paenitentia publica non solemnis* e la *paenitentia privata.* Nel *"Poenitentiale"* di Robert de Flamesbury[199] troviamo al riguardo la prima testimonianza esplicita di questa nuova ripartizione. Il pellegrinaggio penitenziale iniziava dunque a comparire, in quel periodo, come *paenitentia publica non solemnis*. La *paenitentia publica solemnis* manteneva invece le caratteristiche dell'antica penitenza canonica delle origini con le sue sei caratteristiche fondamentali (inizio della penitenza il mercoledì delle ceneri; riconciliazione il giovedì santo; non reiterabilità; proibizioni penitenziali permanenti; divieto ai chierici maggiori di sottomersi a questo tipo di penitenza; interdizione di accedere agli ordini). La *paenitentia privata*, infine, diveniva assimilabile all'attuale confessione. Nel XIII secolo la *peregrinatio* diveniva dunque, e a pieno titolo, una delle tre forme del processo penitenziale medioevale ed essa veniva riservata in particolar modo a quei chierici colpevoli di peccati pubblici particolarmente gravi e scandalosi.

Essi infatti, come già accennato, non potevano essere condannati ai rigori della penitenza canonica (*solemnis)* abitualmente comminata a chi, laico, si era reso protagonista di *peccata enormia,* quali ad esempio il parricidio, l'uccisione di parenti o crimini di tipo sessuale[200]. A partire da questo periodo, ma molto gradualmente, il vecchio sistema penitenziale tendeva poi a sfociare nell'uso ancora oggi in vigore (una confessione regolare che dà immediatamente l'assoluzione, pena un'espiazione irrisoria) con un assottigliamento progressivo delle tariffe penitenziali dovuto alle commutazioni e alle redenzioni, offrendo in particolare messe e sostituzioni vicarie. Fin dal XIII secolo la partizione tra *paenitentia publica solemnis* e quella *non solemnis* apparve in verità già anacronistica[201]. Proprio in quel periodo il pellegrinaggio penitenziale conobbe però al contempo un nuovo slancio e questo in ragione del suo utilizzo da parte del tribunale dell'Inquisizione, istituito all'inizio del XIII secolo per combattere le eresie, il quale imponeva talvolta il pellegrinaggio come pena accessoria o come commutazione della pena capitale e sovente quello in Terrasanta (*passagium transmarinum*)[202]; ma soprattutto per l'utilizzo da parte dei tribunali civili dell'Europa del tempo per i quali, a partire dalla metà del XIII secolo, questa pena era diventata ormai di uso generale. Essa era andata a rimpiazzare le ammende pecuniarie ereditate dall'antico diritto germanico e giudicate allora insufficienti. In quel momento i delitti in grado di condurre ad una tale condanna indubbiamente erano divenuti più vari e più leggeri, come le contravvenzioni ai regolamenti, gli oltraggi ai diritti dei signori, il furto, l'adulterio o anche il semplice crimine dell'ozio. La responsabilità di avere introdotto questa pratica nella legislazione civile europea sembrerebbe ricadere proprio sul tribunale religioso della Inquisizione[203]. Questo sistema conobbe il suo maggior successo in particolare nei Paesi Bassi ma fu usato fino al termine del Medio Evo anche in molti altri paesi d'Europa[204]. Il pellegrinaggio come pena per delitti di violenza appare ad esempio consolidato sia nell'Italia che nella Francia del XIV secolo. Appiccare il fuoco, in una realtà di città fatte prevalentemente di legno, era ad esempio ritenuto il delitto più grave che un cittadino medievale potesse compiere contro la sua comunità ed esso poteva pertanto essere punito con un pellegrinaggio a Gerusalemme o a Santiago de Compostela già nel 1186 quando Federico Barbarossa aveva emanato una legge in tal senso[205]. In molti casi ci si poteva sottrarre a questi pellegrinaggi imposti dai tribunali civili pagando un tanto allo stato oppure i danni alla parte lesa, ed esisteva in tal senso un tariffario specifico[206]. Riguardo a penitenze non

volontarie si hanno poi testimonianze di alcune compiute persino da re, ma spinti in questo caso dalla pressione dell'opinione pubblica. Ricapitolando quanto detto, il pellegrinaggio penitenziale durante il Medio Evo attraversa dunque fasi distinte: dal VI secolo e fino all'XI / XII esso appare come opera espiatoria nel quadro del sistema della penitenza tariffata importata dai paesi anglosassoni; a partire dalla fine del XII secolo e durante il XIII (e fino al suo progressivo oscuramento) esso consiste di un processo specifico che va sotto il nome di *paenitentia publica non solemnis* avente il medesimo effetto assolutorio della *paenitentia publica solemnis* e della *paenitentia privata* già descritte. La *peregrinatio* non trova in genere in questa fase applicazione se non che per colpe molto gravi quali sodomia, incesto, bestialità, parricidio e omicidio di parenti o di chierici o per furto di beni della chiesa ed essa colpisce principalmente i chierici maggiori e i religiosi e questo fatto si spiega con l'interdizione a loro fatta di sottomettersi alla penitenza *solemnis*. Per gli autori anonimi dei *Libelli paenitentiales*[207] la *peregrinatio* è descritta essenzialmente come un periodo d'insicurezza e di indigenza; di marce senza sosta e di vagabondaggi e in questo periodo essa va dunque ad identificarsi con l'esilio. Prima dell'VIII/ IX secolo, infatti, i pellegrini penitenti erravano senza una meta precisa lungo le strade alla ricerca di santuari dove poter trovare vitto e alloggio mentre è solo a partire dal IX secolo che su testi quali la "Vita Vodoali" si iniziano a trovare testimonianze di mete precise assegnate ai pellegrinaggi penitenziali e tra queste figurava la Terrasanta ma soprattutto Roma, in virtù delle prerogative penitenziali riconosciute al papa[208]. Se, fino all'VIII secolo, i vescovi erano soliti rivolgersi al pontefice per sapere quale condotta tenere nei confronti di quei penitenti rei di colpe molto gravi, a partire dal IX invece si era andata affermando la pratica da parte dei vescovi di inviare i peccatori stessi a Roma, onde potervi ricevere direttamente dal papa le loro penitenze. La più antica testimonianza di ciò la si trova nel "Penitenziale" dello pseudo Egberto (IX sec.) ove si dice appunto che l'assassino di un chierico o di un parente dovrà recarsi a Roma e sottomettersi alla penitenza che gli verrà imposta dal papa[209]. Questi fissava la penitenza oppure poteva modificare quella che era stata già imposta dal vescovo ma il ricorso diretto al pontefice, senza prima passare dal vescovo diocesano, nel IX secolo era considerato un abuso. Ancora due secoli più tardi, quando i pellegrinaggi a Roma erano ormai ampiamente diffusi, i padri del concilio di Seligenstadt ribadivano che non era consentito recarsi dal papa senza il permesso del proprio vescovo e muniti di lettera di accompagnamento

emanata da quest'ultimo. Per i peccatori che ugualmente rifiutavano la penitenza imposta dal loro vescovo recandosi direttamente a Roma, l'assoluzione papale sarebbe risultata nulla. Sulla stessa linea troviamo anche i padri del concilio di Limoges (1031/1034) i quali affermano che il peccatore solo dopo avere ottenuto la penitenza dal proprio vescovo deve recarsi dal papa al quale toccherà attenuare, confermare o aggravare la sentenza del vescovo. Il primo testo legislativo concernente un caso riservato al papa e esplicitamente sottratto alla giurisdizione episcopale appare al concilio Laterano II del 1139 a proposito di violenze contro il clero e i monaci; successivamente l'elenco dei casi riservati al pontefice sarebbe variato notevolmente[210]. Nell'XI secolo la diffusione e moltiplicazione dei Corpi Santi avrebbe favorito ulteriormente la pratica di fissare un luogo ben preciso per la *peregrinatio*. Elenchi sistematici appaiono al riguardo verso il 1251 col tribunale dell'Inquisizione ma qui, a dire il vero, la *peregrinatio* diviene più una pena afflittiva che non un'espiazione penitenziale. In particolare vengono indicate, per la *peregrinatio maior*, le mete di Roma, Compostela, San Tommaso di Canterbury, i Re Magi di Colonia, Costantinopoli; mentre per la *peregrinatio minor* figurano, tra gli altri, luoghi quali Rocamadour, Notre Dame du Puy, Saint Gilles de Provence, Saint Martial en Limousin, Sainte Foy de Conques, Paris, Boulogne, Chartres, Saint Denis, Saint Seurin de Bordeaux[211]. I pellegrini giudiziali erano, a livello teorico, riconoscibili in quanto portatori di segni tangibili che li indicavano al mondo quali peccatori; ma, nei fatti, nonostante formassero un gruppo indubbiamente distinto, esteriormente potevano a volte anche confondersi con la massa dei viaggiatori. Ad esempio, nel periodo merovingio e carolingio, e in parte fino alla fine del XIII secolo, era consolidata la pratica di mandare il condannato verso la sua meta quasi privo di vestiti e calzature e carico di catene (in genere un collare di ferro, catene a braccia e gambe etc.) e da qui l'espressione *nudi homines cum ferro* che a partire dall'epoca carolingia sembra divenire il termine tecnico per definire i pellegrini penitenziali[212]. Secondo la credenza dei contemporanei le catene si sarebbero poi aperte da sole nel momento in cui Dio avesse giudicato sufficiente l'espiazione. Al riguardo, le *Vitae Sanctorum* riferiscono esempi di numerosi miracoli di questo genere. I penitenti più accorti sembra inoltre che si facessero certificare l'accaduto da testimoni oculari in onore delle autorità ecclesiastiche che avevano imposto la penitenza. Va detto però che nel corso dei secoli XI e XII è alquanto probabile che vi fossero anche pellegrini comuni che si mettevano volontariamente addosso delle catene come forma

estrema di mortificazione della carne. Tutti i pellegrini avevano un salvacondotto speciale ma i pellegrini penitenziali recavano inoltre delle lettere emanate dalle autorità religiose, sulle quali era riportato il nome del penitente stesso, il motivo della sua penitenza, la durata del viaggio e un'esortazione ai locandieri a concedere vitto e alloggio al pellegrino in questione[213]. I condannati a peregrinare dal tribunale dell'Inquisizione sembra invece che dovessero portare sulla schiena e sul petto due grandi croci di stoffa di color zafferano e che fossero previste pene molto severe per chi se le fosse tolte. Queste croci sarebbero state peraltro l'elemento più umiliante e discriminante proprio per via della loro visibilità e del fatto che chi le indossava poteva anche correre il rischio di essere respinto da locande e ospizi, nonostante l'ordine degli inquisitori di trattare questi pellegrini alla stregua di tutti gli altri[214]. Il condannato, una volta portato a termine il viaggio prescrittogli, doveva in genere, al fine di essere riaccolto nella comunità da cui era stato per un certo tempo bandito, dimostrare di averlo effettivamente compiuto. Egli, giunto pertanto in prossimità della sua città, mandava avanti i certificati[215] che aveva avuto cura di farsi rilasciare alla fine del suo pellegrinaggio e che testimoniavano l'effettuazione dello stesso, e aspettava fuori dalle mura fino a quando i magistrati non gli avessero comunicato che erano disposti a riaccoglierlo come membro integrante di quella comunità. Riguardo ai riti riservati a chi partiva pellegrino nei documenti liturgici non viene fatta differenza tra pellegrini religiosi e penitenziali; i primi erano però comunicati prima di partire mentre per i secondi l'assoluzione supponeva che prima fosse stato compiuto il viaggio stesso. All'arrivo, compiuta la *peregrinatio*, sembra che l'eucarestia fosse la regola generale. L'enorme favore che questa tipologia di pellegrinaggio aveva incontrato sarebbe poi andata progressivamente perdendosi a partire dal XIII secolo e in particolare con l'adozione del nuovo sistema penitenziale ancora oggi in vigore. Poco dopo, i viaggi dei penitenti sarebbero stati sostituiti da processioni di flagellanti, il cosiddetto fenomeno della *verberatio*[216]. Dopo la metà del XIV secolo le autorità religiose avrebbero smesso quasi del tutto di comminare questa pena e dopo la fine di quel secolo i tribunali civili del nord Europa sembra che fossero gli unici organi a fare ancora ricorso al pellegrinaggio giudiziale che successivamente sarebbe andato del tutto scomparendo.

3.4 Roma

L'età d'oro dei pellegrinaggi Venezia-Terrasanta, databile dagli ultimi vent'anni del XIV secolo ai primi del XVI, era pertanto tramontata e nel 1533 il pellegrino francese Gréffin Affagart giunto a Venezia aveva scoperto che ormai da parecchi anni non c'era più stata alcuna partenza per la Terrasanta[283]. Se i pellegrini non sentivano più la necessità di recarsi in quei lontani luoghi era comunque forse dovuto anche al fatto che, negli ultimi secoli, moltissime reliquie, portando con sé la loro *virtus*, avevano preso la strada dell'Europa[284] e tantissimi santuari, sul modello dell'Anastasis di Gerusalemme, erano stati eretti in molte città[285] dell'Occidente. Erano in pratica sorte, per così dire, una serie di nuove Gerusalemme e su tutte avrebbe prevalso quella che sarebbe poi divenuta famosa come la *Nova Ierusalem* o, come la definì san Girolamo, "l'altra Gerusalemme"[286] per eccellenza, ovvero la città di Roma che iniziò ad essere considerata tale a partire dal IV secolo, allorché si iniziò ad edificare sul suo territorio basiliche che rinviavano a quelle di Gerusalemme (i due poli dell'imitazione erano, in particolare, la cupola dell'Anastasis e l'Edicola del Santo Sepolcro). Le persecuzioni del III secolo avevano fatto di Roma la città più ricca di martiri di ogni altra, le cui spoglie riposavano inizialmente nelle catacombe al di fuori delle mura cittadine (al riguardo la *Depositio martyrium*, compilata nel 354, elencava 32 martiri, mentre un elenco riveduto dell'inizio del V secolo ne avrebbe aggiunti altri 70). Roma era dunque, in questo periodo, il centro di una rete di cimiteri e catacombe posti al di fuori delle proprie cinte murarie, mentre i vescovi, a quel tempo fedeli al principio dell'inamovibilità e inviolabilità dei corpi dei santi, impedivano che venissero effettuate traslazioni. Successivamente però i saccheggi e le devastazioni di molti cimiteri, a partire da quelli operati dai Goti nel 410 e fino a quelli dei Longobardi nel 756, avrebbero convinto i vescovi di Roma a recedere dalle loro posizioni intransigenti. Oltre a ciò, i pontefici si resero probabilmente conto che le reliquie potevano essere usate come veicolo dell'autorità e del prestigio della Chiesa di Roma sulle giovani chiese dei regni romano-barbarici. Esse potevano dunque anche avere una forte valenza politica. Concedere una reliquia consentiva, infatti, di fondare un nuovo santuario (e in conseguenza un nuovo culto), tanto più prestigioso quanto più illustre era la reliquia. Roma

voleva evitare, come invece stava già accadendo, che i regni barbarici si dotassero di santuari "nazionali" con reliquie autoctone. Si ritiene che la prima *translatio* dall'*extra moenia* all'*intra moenia* sia stata quella dei santi Primo e Feliciano che furono tolti dalle loro tombe originarie sulla via Nomentana per avere nuova sepoltura nella chiesa di Santo Stefano Rotondo, e questo sarebbe avvenuto già intorno agli anni 60 del V secolo o, al più tardi, ai tempi di papa Teodoro, tra il 642 e il 649. Successivamente sarebbe stata la volta dei santi Simplicio, Faustino e Pittrice, traslati dalle loro catacombe sulla via Portuense alla chiesa di Santa Bibiana ai tempi di Leone II, tra il 682 e il 683, e poi dei Papi Zaccaria (741-752) e Paolo I (757-767). Quest'ultimo avviò una politica di *translationes* sistematiche in città, anche in seguito alle devastazioni dei cimiteri operate nel 756 dai Longobardi. Roma diventava, in tal modo, una concentrazione di quella *virtus* della quale erano sature le reliquie, un reliquiario secondo solo a Costantinopoli e che, dopo il sacco di quest'ultima al tempo della IV Crociata, sarebbe rimasto senza rivali. Non stupisce dunque che Roma fosse divenuta, per i pellegrini, una *Nova Ierusalem* in tutti i sensi. Così come era per Gerusalemme, anche nel caso di Roma i pellegrini, detti romei, avevano il primo contatto con la città osservandola in lontananza dalla sommità di un "Monte della Gioia", ovvero in questo caso il Monte Mario. La grandezza che da lontano colpiva e toglieva quasi il respiro lasciava però ben presto spazio alla delusione, allorquando i pellegrini entravano nella città. Molti restavano sbigottiti nel vedere le anguste proporzioni della Roma medievale se paragonate allo splendore del suo glorioso passato e molti ravvisavano in questa decadenza il segno dell'imminente fine del mondo. Nel Medioevo Roma, così come molte altre città, occupava infatti solamente una frazione dello spazio racchiuso dalle sue antiche mura e il rimanente spazio vuoto, infestato da erbacce ed animali al pascolo, doveva evidentemente suscitare quasi sgomento in molti pellegrini. La Città Eterna, in meno di un secolo, era passata dal ruolo di centro dell'impero romano a quello di capoluogo di una provincia periferica dell'impero bizantino. In realtà Roma non lasciava comunque mai indifferente chi la visitava, il suo fascino restava per certi versi immutato e, in essa, i pellegrini vedevano ammirati la capitale di una grande civiltà ormai perduta; era divenuta, in pratica, un "luogo di memoria". Decadenza sì ma anche "adeguamento, tutto sommato riuscito, a un nuovo contesto"[287]. Alcuni la odiavano ma altri ne restavano acriticamente entusiasti; la bellezza della Roma dei secoli XI, XII e XIII era principalmente la bellezza del suo glorioso passato che i pellegrini potevano

ancora evidentemente cogliere, tra le pieghe del decadimento del suo presente e, per questo, restarne ammaliati. Al riguardo sono illuminanti le parole di Ildeberto, arcivescovo di Tours, il quale dice: "neppure la decadenza degli anni, né il fuoco, né la spada hanno eclissato lo splendore della sua ascendenza"[288]. Nella sua visita a chiese e rovine classiche il pellegrino dell'età carolingia era coadiuvato dalla guida che portava il nome di *Itinerarium Einsidlense*; quello dell'XI secolo dall'*Itinerarium* dell'arcivescovo di Canterbury, databile al 990; quello del 1200 e 1300 dagli *Annales stadenses*[289] considerata la guida più completa ed esauriente per quei pellegrini che dal nord Europa volevano intraprendere un pellegrinaggio verso Roma e che era stata probabilmente composta tra il 1240 e il 1256; infine tra i secoli XII e XIV sarebbe stata in voga la notevole opera *Mirabilia urbis Romae*, la quale descriveva, come peraltro suggerisce il titolo, tutte le meraviglie della città di Roma ed era stata compilata da un canonico di San Pietro tra il 1140 e il 1143[290]. La maggiore attrazione della città era certamente la basilica di San Pietro, ogni volta restaurata dopo i danneggiamenti subiti dalle sommosse e dagli assedi susseguitesi nel corso degli anni. Agli inizi del XIII secolo il pellegrino aveva ancora la possibilità di entrare nella *Confessio*, ovvero nel luogo che accoglieva il corpo di San Pietro, sotto l'altare maggiore, dove ardevano ininterrottamente tredici lampade. Una nuova reliquia, il *Sudarium* della Veronica, aveva iniziato a rivaleggiare con le spoglie dell'apostolo a partire dalla fine del XII secolo. Questo *Sudarium* si riteneva fosse il panno nel quale Cristo s'era asciugato il volto lungo la strada del Calvario, lasciandovi in tal modo impressi i suoi lineamenti. Non è del tutto chiaro come la Veronica fosse finita in San Pietro ma di certo essa era conservata, insieme ad altre reliquie, nella *confessio* della basilica già nell'VIII secolo. Essa ben presto era assurta a simbolo del pellegrinaggio romeo stesso e il "Volto Santo", dipinto da pittori, veniva acquistato dai pellegrini per essere cucito sugli abiti o appeso al collo o appuntato sul cappello a memoria del viaggio[291]. A partire dall'XI secolo avrebbe poi iniziato ad attirare grandi attenzioni anche la basilica di San Giovanni in Laterano dove, nella vicina cappella dell'antico oratorio di San Lorenzo, si trovava il *Sancta Sanctorum,* ovvero la cappella privata dei papi, che era lo scenario di alcune delle più solenni funzioni religiose nonché il luogo dove veniva conservata un'ingente collezione di preziose reliquie raccolte dai Pontefici nel corso dei secoli, tra cui spiccavano l'Arca dell'Alleanza, le tavole di Mosè, la verga di Aronne, la tunica della Vergine, il tavolo dell'Ultima cena e molte altre. Il pellegrino accedeva a

questo luogo dopo aver salito in ginocchio la Scala Santa che, secondo la tradizione, aveva un tempo ornato il palazzo di Pilato e sulla quale era salito Cristo[292]. I pellegrinaggi alla volta di Roma avrebbero però vissuto la loro epoca d'oro a partire dal 1300 (I anno Santo giubilare voluto da Bonifacio VIII), apice del progetto teocratico del papato medievale, e dalla fine dei viaggi a Gerusalemme per via terrestre di cui abbiamo già detto. Il 1300 era in realtà iniziato senza che nessuno avesse indetto alcun giubileo. Secondo una nota di cronaca dell'epoca del cardinale Gaetano Stefaneschi, il primo gennaio di quell'anno il papa avrebbe ricevuto un pellegrino di 107 anni il quale avrebbe raccontato di suo padre, recatosi a Roma un secolo prima per guadagnarsi l'indulgenza. Da una successiva ricerca negli archivi ordinata dal pontefice stesso non sarebbe però emersa alcuna conferma di una speciale indulgenza concessa nel 1200. Ciononostante, e data forse l'eccezionale affluenza di pellegrini convenuti per l'annuale processione del velo della Veronica, Bonifacio VIII si convinse, il giorno ventidue febbraio, a proclamare l'Anno Santo. L'anno giubilare si sarebbe poi dovuto ripetere ogni cento anni ma nel 1343 papa Clemente VI, raggiunto ad Avignone da una delegazione di cittadini romani di cui faceva parte anche Cola di Rienzo che chiedevano a gran voce un nuovo giubileo per l'anno 1350, accettò di ridurre tale intervallo a cinquant'anni. In realtà il secondo Anno Santo venne promulgato solamente il diciotto agosto 1349, dopo che una tremenda epidemia di peste bubbonica aveva in parte risparmiato la città di Roma. Clemente VI aveva portato come motivazione sia la richiesta della delegazione romana sia la consuetudine citata nell'Antico Testamento di indire un giubileo ogni cinquant'anni. L'intervallo venne poi ridotto a trentatre anni da Urbano VI nel 1389. Niccolò V non tenne però conto delle decisioni di Urbano VI quando promulgò un giubileo per il 1450, appena ventisette anni dopo l'ultimo. Nel 1475, Paolo II portò infine l'intervallo in questione a soli venticinque anni, regola ancora oggi in vigore[293]. Occorre comunque aggiungere che gli anni santi a scadenze sempre più ravvicinate con la conseguente "inflazione delle indulgenze" rispondevano anche a precise esigenze finanziarie della Santa Sede, il volume "d'affari" che ruotava intorno all'evento religioso era infatti enorme[294]. Il Giubileo, che si inaugurava con l'apertura delle quattro basiliche maggiori di Roma, diveniva in pratica "una solenne indulgenza plenaria concessa dal romano pontefice… a favore dei fedeli"[295]; o, come dice G. Moroni[296], un'indulgenza plenaria "con piena remissione di tutti i peccati a coloro che degnamente la acquistano"[297]. Al

pellegrino giubilare era prescritta, in particolare, la visita di quattro chiese: la basilica di San Pietro in Vaticano; quella di San Paolo sulla via Ostiense (sostituita in qualche occasione in cui era impraticabile da Santa Maria in Trastevere); San Giovanni in Laterano, antica sede papale, e la basilica di Santa Maria Maggiore. In realtà la visita a San Giovanni in Laterano era stata aggiunta da Clemente VI in occasione del secondo Giubileo del 1350 mentre quella a Santa Maria Maggiore solo a partire da quello del 1390 voluto da Urbano VI e celebrato da Bonifacio IX. Altre tre chiese sarebbero poi entrate successivamente nei percorsi abituali dei pellegrini, ovvero Santa Croce in Gerusalemme, San Sebastiano e San Lorenzo fuori le mura[298].

3.2 Pellegrinaggio di devozione

Molta parte della letteratura per così dire "giubilare", ovvero composta in occasione del giubileo romano, si occupa di quella categoria di pellegrini, spesso osservata da un punto di vista sociale, spinta al viaggio da motivazioni essenzialmente spirituali e religiose. In una società fortemente tormentata dall'idea del peccato e dalla paura delle fiamme dell'Inferno, un pellegrinaggio, con tutto ciò che comportava, era un modo per avvicinarsi a Dio vivendo in prima persona le sofferenze di Cristo stesso. Il pellegrinaggio così inteso si configurava come una *Imitatio Christi* (chi lo portava a termine era convinto, riprendendo le parole di Jonathan Sumption, "di compiere un atto di redenzione personale"[217] gradito a Dio) ed era un tentativo che il fedele faceva di rivivere in prima persona le Sacre Scritture recandosi fisicamente nei luoghi che avevano visto il Redentore muovervi i suoi passi. Se poi capitava al fedele di non trovare i riscontri sperati egli pensava semplicemente di aver cercato male o di non essersi recato nel posto giusto. Il pellegrino affidava generalmente la propria incolumità, così come scrive Genoveffa Palumbo[218], ad un angelo oppure ad un santo, dopodiché intraprendeva con fiducia il suo viaggio pur conscio dei pericoli cui sarebbe andato inevitabilmente incontro. Il voluminoso lavoro di questa studiosa[219] rientra nel filone di studi sollecitato dal Giubileo dell'anno 2000 e merita sicuramente una citazione particolare per il contesto nel quale inquadra il "fenomeno giubilare". La studiosa mette in rilievo temi quali la geografia dei pellegrinaggi e la "sacralizzazione dello spazio", cui hanno rivolto la propria attenzione anche altri studiosi quali André Vauchez[220]. Anche Franco Cardini assegna la medesima centralità allo spazio sacro allorché afferma che "il pellegrinaggio cristiano si fonda… sulla consuetudine del viaggio alla volta di un santuario o comunque di un centro sacrale", aggiungendo un'ulteriore nota sulle origini del fenomeno di cui coglie le radici nell'antichità greco-romana[221]. Il tema della sacralizzazione dello spazio, e dunque del luogo sacro, è indubbiamente uno di quelli divenuti centrali nella storiografia degli ultimi venti, trent'anni. Interessanti al riguardo sono anche le considerazioni di Peter Brown il quale vede gli spazi sacri come "*loci* dove cielo e terra s'incontravano" e individua anche la funzione politica che questi luoghi acquisirono nell'Europa occidentale andando a costituire la "base di durevoli strutture di potere ecclesiastico", dal momento che il potere del vescovo tendeva a fondersi con

quello della chiesa-santuario[222]. Da quest'affermazione discende dunque come il prestigio del vescovo andasse di pari passo con la notorietà acquisita dal santuario. La bibliografia su questi temi è davvero ampia, e risulta un'utile guida la "Bibliografia ragionata" di Laura Gaffuri[223], che porta i diversi autori ad interagire, o meglio potremmo dire a dialogare proficuamente tra loro. Molto interessante, nonché di stretta attualità, è in particolare il passo in cui "la prospettiva sempre più europea" di molti studi risulta aver "finito con l'integrare il fenomeno del pellegrinaggio e del percorso di devozione nel processo di costruzione di una cultura e di una società europee"[224]. E' quanto emerge dallo studio di Genoveffa Palombo, dal quale eravamo partiti, con la sua attenzione a quello che potrebbe essere definito il giubileo "delle persone comuni" ovvero la quotidianità dell'evento giubilare. La Palumbo vede infatti nel giubileo l'occasione per le diverse culture di incontrarsi e dialogare: "Forse ciò che soprattutto è mancato, nei secoli, è stato il reciproco desiderio di conoscersi, che la società di oggi pare star lentamente ritrovando[225]." Verrebbe peraltro qui da chiedersi se alla luce dei più recenti e tragici avvenimenti, dalla seconda intifada iniziata proprio alla fine dell'anno 2000 e fino alle successive guerre in Afghanistan e in Iraq passando per l'attentato al World Trade Center di New York del settembre del 2001, la Palumbo farebbe ancora una chiosa di questo genere per la sua opera. Essa risente pertanto di quella sorta di ottimismo pre-giubilare che aveva permeato gli ultimi anni dello scorso millennio nella convinzione, allora legittima, di essere in procinto di entrare in un'epoca finalmente di pace globale. Tornando al pellegrino devozionale, se fosse vissuto nel corso del primo millennio cristiano egli si sarebbe rivolto a Gerusalemme e alla Terrasanta quale meta principale del suo vagare. I viaggi verso queste mete erano iniziati nell'anno 135 d.C., ancora come fenomeno di élite di singoli fedeli, mentre si sarebbe diffuso su più ampia scala grazie agli editti di Galerio del 311 e di Costantino e Licinio del 313 che concedevano la tolleranza di culto ai cristiani[226]. Strettamente correlato ai pellegrinaggi di devozione, ed entriamo qui in un altro ambito assai caro alla più recente storiografia, era il culto delle reliquie dei santi e dei martiri; i pellegrinaggi religiosi erano compiuti soprattutto con lo scopo di vedere e toccare con mano queste reliquie considerate fonti di miracoli e, quando possibile, di portarne a casa alcune o quantomeno delle parti[227]. Non erano peraltro infrequenti neppure dei veri e propri saccheggi di reliquie: i cosiddetti *furta sacra*[228]. Iniziati in epoca carolingia e sviluppatisi in epoca ottoniana diedero vita ad

una "rapina dei corpi santi", come ebbe modo di definirla E. Dupré Theseider, o ad un "rapimento rituale" come invece lo definì Patrick J. Geary nella sua opera. Quest'ultimo introdusse con questa definizione il concetto di "reliquia vivente" che spiega anche perché le reliquie fossero coinvolte negli affari sociali, politici ed economici della comunità nella quale "vivevano", proprio come se si fosse trattato di persone ancora in vita. Il "rapimento" viene in pratica visto, in una prospettiva antropologica, come un *furtum* rituale finalizzato a trasmettere il "sacro" da una comunità ad un'altra[229]. Geary si ricollega qui agli studi di Victor Turner[230] sui riti di passaggio, di cui parleremo in seguito. Egli sottolinea tra l'altro che "il soggetto della ricerca non è tanto la reliquia in sé ma la gente che a essa è devota…", ma nel Medioevo "non c'era categoria di persone… per le quali le reliquie non assumessero grande rilievo". Le reliquie, di per sé semplici "oggetti passivi e neutri", erano dunque dei simboli che venivano "caricati" di quei valori che la società attribuiva loro. Non si tratta dunque di un valore oggettivo e intrinseco, bensì conferito alla reliquia dal suo interagire con l'ambiente circostante e nella fattispecie con l'uomo e il suo ordine politico, sociale, culturale. La storiografia più antica aveva trascurato questo fattore limitandosi a condannare il fenomeno come "barbara superstizione", probabilmente senza rendersi conto che era la società nel suo insieme, dai contadini al re, a conferire centralità alle reliquie[231]. La storiografia degli ultimi trent'anni, al contrario, ha ampiamente riabilitato il fenomeno non solo facendone l'oggetto di studi scientifici ma considerandolo anche come elemento centrale per la comprensione del "fenomeno pellegrinaggio" nel suo insieme. Proprio per questo motivo il tema del culto delle reliquie dei cosiddetti santi compare in tanta parte delle opere pubblicate negli ultimi anni. La reliquia, anche nel caso di piccoli frammenti, era considerata portatrice, come affermano tra gli altri sia Franco Cardini[232] sia André Vauchez[233], di una *virtus,* o, come la definisce Peter Brown, di una *potentia*[234], la quale era trasmissibile anche per contatto, ed è questo il caso delle cosiddette reliquie *e contactu*[235]. In una società che soffriva di un'insicurezza quasi "patologica", "il culto dei santi faceva da contrappunto alla paura del male", come ebbe modo di affermare anche Jonathan Sumption[236]. Tra i molti studi che trattano il problema, è, a mio avviso, molto significativo quello di Cardini che offre una panoramica completa del fenomeno dei pellegrinaggi nel Medioevo e ha, al contempo, il dono spesso raro della sintesi. In poche pagine l'autore riesce infatti a fornire un'incredibile quantità di dati storici, nonché a fornire un amplissimo

ventaglio di fonti, confutando, tra l'altro, la falsità di quell'immagine tradizionale di un medioevo visto come immobile e chiuso in se stesso. Tra le fonti troviamo anche alcuni "diari" lasciati dai pellegrini stessi. Si tratta di fonti, come avverte lo stesso Cardini, da vagliare attentamente prima di essere seriamente accreditate, per via di quelle riprese, ripetizioni, plagi e rifacimenti che spesso vi abbondano; senza contare i "diari" di pellegrinaggi solamente immaginari o quelli composti a distanza di molti anni dal viaggio stesso. Siamo dunque in presenza di quello che, usando un termine poco medievale, si presenta come un vero e proprio campo minato, ma non per questo, a mio avviso, da trascurare. Fare una storiografia sui pellegrinaggi senza prendere nella benché minima considerazione queste fonti, pur coi loro limiti ben noti agli studiosi, potrebbe infatti portare a ricostruzioni lacunose. Analizzando alcuni di questi scritti, come ad esempio il diario attribuito alla monaca-pellegrina Egeria[237] (si tratta in realtà di un codice aretino mutilo di alcune parti), ritengo sia possibile riscontrare quasi i prodromi del moderno turismo (per quanto quest'ultimo sia forse un termine anacronistico se riferito al Medioevo). Egeria "giunta sulla cima (del monte cosiddetto della Gioia antistante Gerusalemme) si lasci(a) ammaliare dalla sua stessa conquista". Questa monaca prova emozioni così "forti" che non sono poi così dissimili da quelle che, ad esempio, prova un moderno scalatore-alpinista quando raggiunge, per la prima volta, la vetta di una montagna impervia che aveva magari inseguito per anni; "Egeria vede anzitutto con gli occhi della fede e del cuore" e dei luoghi che visita raggiunge il "significato simbolico o mistico" senza fermarsi all'aspetto "fisico e monumentale"[238]. E' proprio in questa frase di Cardini che si può cogliere quello che dovrebbe essere il senso di una qualsivoglia, consapevole e profonda, esperienza di viaggio; elemento, questo sì, che oggi purtroppo sovente manca nei moderni viaggiatori-turisti, che spesso si fermano alla prima impressione di ciò che vedono, senza nemmeno "tentare" di trascendere l'esperienza per certi aspetti "magica" che stanno vivendo. A sostegno della mia tesi citerei peraltro lo stesso Cardini il quale, nel riferirsi ai numerosi resoconti di viaggio dell'epoca più tarda (1300 e 1400) e redatti ormai in volgare, parla di una "letteratura di turismo religioso"[239]. Sulla stessa linea vi è poi anche Jonathan Sumption il quale, riferendosi in particolare ai pellegrinaggi del XV secolo, scrive addirittura di un "…turismo, appena camuffato da pellegrinaggio…"[240]. Siamo qui in presenza di un'opera indubbiamente più datata e, dunque, in alcune sue parti forse superata dalla più recente storiografia, ma è probabilmente questa l'unica

pecca di un testo in cui la fluidità e la chiarezza dell'esposizione riescono a coinvolgere il lettore tenendone sempre vivo l'interesse.
Il pellegrinaggio verso un santuario, e di rimando verso le reliquie "miracolose" in esso conservate, rappresentava anche un viaggio verso una fonte di guarigione, non solo materiale ma anche spirituale. La malattia era infatti vista, anzitutto, come una punizione divina, era dunque un problema prima morale che medico, una sorta di castigo per i propri peccati. Dal santuario il pellegrino si attendeva, riprendendo le parole di Giovanni Cherubini, "tanto la guarigione dell'anima quanto la guarigione del corpo"[241] e in quest'ottica quest'ultima diveniva, come ebbe modo di affermare P. A. Sigal[242], un "indicatore della remissione del peccato" da parte di Dio. I santuari meta del pellegrinaggio divenivano poi a loro volta, usando le parole di Victor Turner, i "dottori dei poveri"[243]. L'opera di Victor e Edith Turner consente peraltro di introdurre un altro interessante filone di studio della moderna storiografia dedicata ai viaggi medievali; essa si colloca nel vasto ambito della letteratura demo-etno-antropologica inerente il pellegrinaggio e gli studi cosiddetti demologici. Dal punto di vista antropologico il "fenomeno pellegrinaggio" appare sotto una prospettiva per certi versi molto diversa da quella, per esempio, di Cardini, benché vada comunque detto che anche all'interno dello studio dei Turner traspare il loro essere cattolici e la loro adesione, quindi, a quella che viene definita antropologia religiosa[244]. Se da un lato il pellegrinaggio viene accostato ai riti tribali di iniziazione, dall'altro vi è però anche lo sforzo, come sottolinea Luigi M. Lombardi Satriani nell'introduzione all'edizione italiana dell'opera stessa, di individuarne al contempo le distanze; quelle che Turner chiama le "differenze fondamentali" da una prospettiva invece cattolica. La tesi turneriana del pellegrinaggio come rito liminale (di passaggio) sembrerebbe peraltro suffragata dalle stesse testimonianze di molti pellegrini, i quali avevano spesso descritto quell'effetto "trasformativo" che il pellegrinaggio aveva operato su di loro, a partire dall'ultimo altare o grotta santa ai quali si erano avvicinati al termine del loro faticoso cammino; sempre stando alla tesi formulata dai Turner, ci si troverebbe in questo caso al cospetto di un tipo di iniziazione intesa come guida "verso un più profondo livello di partecipazione religiosa"[245]. Lo studio dei Turner si richiama agli studi di Sigal, dal quale traggono quella definizione, a mio avviso molto pertinente, dei santuari visti come "dottori dei poveri". Interessanti sono poi anche le considerazioni inerenti i pellegrinaggi mariani, di cui si pone in evidenza il carattere popolare,

nonché l'idea del cammino del pellegrino come di un'ellissi, laddove l'atteggiamento psicologico del pellegrino sarebbe, come in effetti è plausibile ritenere, molto diverso nel viaggio di ritorno rispetto a quello d'andata[246]. La diffusione dei santuari mariani raggiunge il suo apice sul territorio italiano in particolare nei secoli XIV e XV. Come rileva Giorgio Cracco in quel periodo si erano andate delineando "non una, ma due Chiese", "specchio di una società lacerata"; l'una "in parte prigioniera e in parte complice" del "secolo", l'altra lontana dalle città e dai poteri costituiti che volontariamente "si colloca fuori" – sui monti, nelle valli, in mezzo ai boschi -. E' proprio a questa chiesa "altra", a questa "Chiesa del deserto" che Cracco definisce "Chiesa di Maria", che apparterebbe la tradizione dei santuari mariani. Il "popolo" di questa chiesa è infatti "quello dei credenti che si fanno pellegrini… per poter essere veri cristiani"[247]. La figura di Maria si innalza per la prima volta "al di sopra di ogni creatura", in veste di "corredentrice del genere umano". Conseguenza maggiore, e senza dubbio dirompente, è quella che Cracco definisce la "ricaduta ecclesiologica del marianesimo" che andando a collocare Maria in posizione dominante nella Chiesa scalza il primato del clero. La "Chiesa di Maria" va pertanto a prendere il posto, nel cuore dei fedeli, della "Chiesa dei preti" caduta in disgrazia a causa dei "*mali sacerdotes*". Il credente non è più vincolato alla propria parrocchia ma è libero di recarsi al santuario in cui Maria "si rivela" e può chiedere direttamente a lei di intercedere presso Dio per ottenere una grazia. E' Maria stessa che nel corso delle sue apparizioni ai "mediatori innocenti" – i poveri e i derelitti – esige la costruzione di una nuova chiesa a suggello della ritrovata alleanza tra l'uomo e Dio. La collocazione dei nuovi santuari in "posti solitari" non è certamente casuale; evidente è infatti il tentativo di allontanare la Chiesa dal "mondo" onde farla rinascere nel "deserto". Lo stesso comando messo in bocca a Maria: "E qui mi costruirete una chiesa", riveste evidentemente un doppio significato[248].

Tornando allo studio dei Turner è, infine, interessante il capitolo dedicato ai pellegrinaggi messicani, non fosse altro perché in nessun altro studio preso in esame mi è capitato di trovarne menzione. Vi è in altri termini, in quest'opera, una prospettiva forse un po' più generale, come d'altronde un metodo d'indagine antropologico richiede, rispetto a quella degli studi già citati, più focalizzati sulla realtà europea e sui grandi pellegrinaggi tradizionali della cristianità. In questo lavoro vi è peraltro quella stessa attenzione agli elementi psicologici che si riscontra anche in altri studiosi, quali ad esempio

Peter Brown quando afferma che "il culto tardoantico dei martiri rappresenta… un proposito coerente dell'immaginazione nel tenere lontana dai cimiteri… la presenza in agguato della nera morte"[249], laddove al posto di "presenza in agguato" si potrebbe anche tranquillamente leggere paura o orrore. Qualcosa di non poi così dissimile da quell'antropologia turneriana, prima descritta, la si può anche trovare nel testo già citato di Cherubini, quando l'autore afferma che "I riti della partenza… sono… soprattutto riti del distacco e della separazione", o anche quando viene detto del "significato di abbandono del mondo insito nel pellegrinaggio"[250]. Usare, in questo contesto, la semplice parola "rito" è infatti già un chiaro segnale di non volere trascurare un'indagine del fenomeno di tipo antropologico e sociologico. Sui pellegrinaggi, e sul correlato culto delle reliquie, va a questo punto detto che la Chiesa dei primi secoli nutriva in realtà forti dubbi[251] che, solo col tempo, avrebbero iniziato ad attenuarsi. Una svolta totale si sarebbe poi registrata nell'XI secolo, allorquando la Chiesa stessa si sarebbe fatta promotrice ed organizzatrice addirittura di pellegrinaggi armati (le cosiddette Crociate), dando così vita ad una sorta di ibrido storico che univa i pellegrinaggi alle spedizioni militari e aveva come fine la riconquista della Terrasanta caduta nelle mani degli "infedeli" musulmani e che avrebbe impegnato la cristianità anche nei successivi secoli XII e XIII[252]. In particolare il testo di Leed si occupa di tutti quei viaggi che l'autore definisce come "non liberi" e assegna un certo rilievo alla spedizione militare, ovvero di conquista, sostenendo peraltro che molto raramente, nell'antichità, si era avuto il caso di viaggi del tutto liberamente intrapresi. Gli stessi missionari erano, stando alle parole di questo studioso, schiavi volontari di un padrone divino e il viaggio era in pratica un atto "necessario e doloroso". In questo testo vi è dunque un punto di vista molto differente rispetto a quello degli altri libri inerenti il tema del viaggio nel Medioevo. Vi è forse, in comune col testo dei Turner, l'utilizzo di una metodologia d'indagine di tipo antropologico, in particolare quando Leed mette in netta contrapposizione il significato del viaggio per i popoli antichi rispetto a quello degli uomini moderni. Se in alcuni degli studi già ricordati era possibile riscontrare alcuni elementi di continuità, pur nella profonda differenza di fondo, l'opera di Leed muta invece radicalmente la prospettiva. Ci troviamo cioè agli antipodi di quella affermazione di Sumption, già citata, di un "…turismo, appena camuffato da pellegrinaggio…".

Il pellegrino, a partire dalla fine dell'XI secolo, iniziava ad acquisire, all'interno

della Chiesa, una sua fisionomia ben delineata divenendo quasi il membro di un ordine religioso, di una *societas peregrinorum*[253]. Esteriormente questo si manifestava allorché, prima di partire, egli riceveva una sorta di vera e propria investitura, simile per certi versi a quella dei cavalieri, spesso all'interno di una cerimonia sacra davanti all'altare, nel corso della quale riceveva anche un determinato abito che veniva benedetto e assumeva la funzione di un'uniforme. Il pellegrino era inoltre facilmente riconoscibile in quanto portatore di un segno distintivo (*signum in capite* o *signum super vestem*), che poteva ad esempio consistere in una medaglia raffigurante il più delle volte la Vergine oppure i Re Magi, e rientrava in quelle categorie di *pauperes* che godevano della protezione della Chiesa, contro i quali le violenze erano proibite e ai quali erano concessi, almeno sulla carta, tutta una serie di privilegi, quali l'esenzione da pedaggi o la prerogativa di fare testamento prima o anche durante il viaggio stesso e con la garanzia che le sue disposizioni sarebbero state effettivamente rispettate[254]. Quella del pellegrino restava comunque una figura ambigua che suscitava sentimenti contrastanti, così come scrive Cardini[255], e una certa diffidenza era peraltro giustificata dal fatto che non infrequenti erano i casi di briganti camuffati da comuni pellegrini[256]. La "uniforme" del pellegrino era composta, a partire dalla fine dell'XI secolo, dalla schiavina, una lunga veste in tessuto ruvido; dal bordone, un robusto bastone in legno con la punta di metallo che era forse la parte più caratteristica, nonché più utile, del corredo del pellegrino; dalla scarsella, una bisaccia floscia solitamente in pelle dalle ridotte dimensioni e priva di legacci che veniva appesa alla vita e nella quale era riposta una gavetta con del cibo e un po' di denaro. Più tardi, forse dalla metà del XIII secolo, avrebbe infine fatto la sua comparsa anche un grande cappello a larghe tese, rialzato sul davanti e attaccato dietro a una lunga sciarpa che veniva arrotolata intorno al corpo fino alla vita[257]. Col tempo a questo abbigliamento si sarebbe iniziato ad attribuire un elaborato simbolismo all'interno del quale la bisaccia, troppo piccola per poter contenere molto denaro, diveniva il simbolo di quell'elemosina a cui il pellegrino avrebbe dovuto fare ricorso per portare a termine il suo viaggio mentre il bastone serviva per scacciare i lupi e i cani visti come simboli delle insidie del demonio e rappresentava inoltre la terza gamba del pellegrino, dove tre è il numero della "Trinità", e, se ciò non fosse bastato, il bordone rimandava anche al legno sul quale era stato messo a morte Gesù[258]. Il numero dei pellegrini in marcia per le strade del Medioevo, per quanto numerosi, fu però molto probabilmente sovrastimato,

sia dai cronisti del tempo che dalla moderna storiografia. Questo almeno per quanto concerne i pellegrinaggi a lunga distanza, difficili da effettuare per ragioni sia economiche che di sicurezza, e di cui si è già in precedenza detto, sia per problemi logistici. La piccola città di Compostela, ad esempio, che contava poche migliaia di abitanti, non era infatti materialmente in grado di accogliere ed ospitare mediamente, ad eccezione delle grandi festività, più di un qualche centinaio di pellegrini venuti da lontano. Per la stessa Gerusalemme calcoli accurati ci dicono che nel 1384 partirono per la "Terrasanta" sei galee e una nave per un totale di seicento pellegrini, ma che di norma il numero delle unità impiegate era inferiore e stimabile, per il secolo XV, in appena due o tre all'anno. Certamente erano più numerose le folle che dal 1300 in poi accorrevano ai giubilei romani al fine di lucrare l'indulgenza plenaria, ma anche in questo caso erano certamente inferiori ai numeri accreditati dai cronisti del tempo e che spesso sono stati avallati dagli storici moderni[259]. La pratica del pellegrinaggio era, in realtà, esercitata dai più a livello regionale, sovraregionale o nazionale (è questo ad esempio il caso del pellegrinaggio a Canterbury per gli inglesi). Tutte le comunità vivevano esperienze di pellegrinaggi annuali a qualche santuario locale, "in un clima di rottura della quotidianità e di sottolineatura della solidarietà comunitaria", praticando quella che gli spagnoli definiscono la romerìa e i tedeschi il Walfarth. Nella frase di Cherubini appena citata traspare dunque anche la funzione, per così dire "sociale", che rivestivano questi pellegrinaggi di gruppo, diventando un'occasione per rinsaldare i vincoli di solidarietà e di appartenenza ad una specifica comunità[260]. L'attenzione data da Cherubini ai pellegrinaggi "minori" rispecchia peraltro un orientamento della storiografia recente che, nel ridimensionare in parte, i numeri legati ai grandi pellegrinaggi, ha, dall'altro lato, posto un'attenzione crescente ai pellegrinaggi di ambito locale che erano invece stati spesso trascurati nel passato.

3.3 Gerusalemme

Per tutto l'Alto Medioevo, e questo anche in considerazione dell'importanza del culto delle reliquie, la "Città Santa" rappresentò la meta più ambita dai pellegrini, nonostante la distanza e la pericolosità del tragitto. Gerusalemme, a quei tempi, era un luogo molto ricco di reliquie ma soprattutto era, per certi versi, essa stessa una reliquia a cielo aperto. La sua stessa terra, in quanto calpestata, seppur secoli prima, dai piedi del Salvatore, veniva vista come una sorta di reliquia *e contactu* ancora carica di quella *virtus* che le era stata infusa da Cristo in persona col suo passaggio; analogamente era per le acque del fiume Giordano, considerate testimoni del battesimo del figlio di Dio e, pertanto, ancora dotate di un potere rigenerante e miracoloso[261]. Il pellegrino, bagnandosi in esse, era pertanto convinto di rinascere ad una nuova vita, mondandosi dei peccati connaturati alla sua natura umana e il pellegrinaggio a Gerusalemme arrivava in tal modo ad assumere quasi la valenza di un secondo battesimo. Questi pellegrini erano definiti anche "palmieri", in quanto come simbolo, nonché "ricordo", (anche qui è possibile trovare quasi un parallelo con gli odierni "souvenirs"), del loro pellegrinaggio, portavano una palma, simulacro di rigenerazione e della vittoria della fede sul peccato, che veniva generalmente raccolta a Gerico[262]. L'apice di questa sensibilità religiosa, e dunque di questo genere di viaggi, lo si sarebbe raggiunto a cavallo dell'anno Mille e questo per molteplici fattori. In primo luogo per questioni politiche; quando si parla dei primi secoli dei pellegrinaggi in "Terrasanta" ci si riferisce prevalentemente a viaggi via terra e da questo punto di vista si erano indubbiamente registrati favorevoli avvenimenti come, ad esempio, la conversione dell'Ungheria o la conquista di parte di Palestina e Siria ad opera dei Crociati; erano in pratica passate sotto il controllo dei cristiani gran parte delle strade via terra per Gerusalemme. Un viaggio di questo tipo, per quanto continuasse a mantenere un costo elevato e un tasso altissimo di rischio, era diventato, potremmo dire, più fattibile di quanto non lo fosse stato in precedenza e di quanto non sarebbe tornato ad esserlo anche solo un secolo più tardi. Mai come nell'XI secolo il pellegrinaggio a Gerusalemme era infatti fortemente sentito e questo anche per via di quell'intensa sensibilità escatologica che portava molti fedeli a immaginare come prossimi la fine del mondo e il Giudizio Universale, con il conseguente terrore di morire nel

peccato. Si trattò indubbiamente di un secolo contraddittorio. Se da un lato si era raggiunto un grado di benessere economico sconosciuto ad altri secoli del Medioevo, dall'altro avevano raggiunto il loro apice anche tutte le paure legate alla fine del mondo. Un cupo pessimismo aveva in tal modo preso a pervadere i cuori di molti fedeli e mai come in quegli anni si registrarono pellegrinaggi di massa[263] alla volta di Gerusalemme, in un clima che potrebbe essere definito di quasi rassegnata disperazione. Vi era l'ossessione della remissione dei peccati e si tentava in tutti i modi di sfuggire alla tremenda condanna del giorno del Giudizio o, quantomeno, si cercava di mitigarne il castigo che ne sarebbe conseguito. Si era, in altri termini, in una società interamente proiettata al "dopo", dove pochi nutrivano speranze nel futuro e molti di quelli che giungevano a Gerusalemme avevano addirittura il desiderio di potervi morire subito dopo aver purificato i propri peccati. Il luogo nel quale si veniva sepolti sarebbe stato infatti anche quello dove si sarebbe risorti e se, ad esempio, si aveva la fortuna di ottenere sepoltura vicino a un santuario vi era la convinzione che si sarebbe resuscitati insieme al "santo" patrono e, grazie alla sua intercessione, si sarebbe quasi certamente ascesi al Cielo insieme a lui. Il pellegrino che moriva in "Terrasanta" si vedeva pertanto garantita la resurrezione nel luogo più santo della terra, dove credeva che Cristo avrebbe tenuto il Giudizio Universale[264]. In un tale contesto appariva più facile conquistarsi un posto in quel Paradiso che era vissuto come un privilegio per pochi, dal momento che si riteneva che solo un'anima su mille lo avrebbe raggiunto. All'interno di questa sensibilità fortemente escatologica va inquadrato anche il fenomeno della prima Crociata, assimilata dai contemporanei ad un percorso di penitenza. Si tratta, in realtà, di un fenomeno molto complesso –non certo riassumibile in poche righe- di cui va comunque ricordata la componente penitenziale. Dalla legislazione ecclesiastica il viaggio contro gli "infedeli" veniva prescritto come opera penitenziale accanto al digiuno o come commutazione di opere penitenziali imposte per i peccati commessi o, ancora, come equivalente della penitenza che si sostituiva al processo penitenziale tradizionale. Per quanto, la storiografia più recente sottolinea come il richiamo del papa Urbano II, al concilio di Clermont del 1095, fosse al "pellegrinaggio armato" inteso come equivalente del processo penitenziale e quindi come espiazione che dispensava da qualsiasi altra forma di *poenitentia*. Anche il concilio Laterano del 1123, convocato da Callisto II a sostegno della spedizione in Spagna, e il concilio di Reims del 1148 durante il pontificato di Eugenio III in occasione

della seconda Crociata non avrebbero fatto che ribadire quanto era stato detto a Clermont da Urbano II. Sulla stessa linea si sarebbero poste le decretali emanate da Pasquale II (1099-1118) fino a Celestino III (1191-1198). Con Innocenzo III (1198-1216), al concilio Laterano IV del 1215, venne infine trovata la formula definitiva per esprimere il significato penitenziale della Crociata, intesa come fonte di indulgenze[265]. (Crociate volute dai papi che, non dimentichiamolo, tra il 1096 e il 1291 fecero un numero incalcolabile di vittime. Ben 22milioni secondo una stima di Hans Wollschlager!). Col XIII secolo si apriva l'epoca dei viaggi per via marittima verso la Terrasanta che si sarebbero poi diffusi sempre più su vasta scala negli anni successivi e, questo, in concomitanza con l'affermarsi di Venezia quale principale porto d'imbarco. La massima richiesta di tali viaggi sarebbe giunta, in particolare, tra XIV e XV secolo facendo, come conseguenza, le fortune di famiglie di armatori veneziani quali i Loredan prima e i Contarini successivamente, grandi organizzatori questi ultimi anche di "pacchetti" di viaggio tutto incluso, sul modello dei moderni operatori turistici. Venezia era riconosciuta da tutti quale più sicuro e organizzato porto d'imbarco anche per via della fama di grande serietà ed affidabilità di cui godevano questi stessi armatori. In quei secoli la Serenissima era inoltre una delle maggiori potenze del mondo allora conosciuto e teneva sotto il proprio controllo buona parte del mare Adriatico, che risultava pertanto essere più sicuro dagli assalti di pirati e corsari che infestavano a quei tempi il Mediterraneo. Venezia era poi il miglior porto anche dal punto di vista organizzativo, il pellegrino che vi giungeva veniva generalmente accolto da un "tolomazo", guida autorizzata e controllata dal governo, il quale lo aiutava nella ricerca di un alloggio (il pellegrino sostava infatti a Venezia, in media, anche due o tre settimane, prima di avervi sbrigato tutte le pratiche e trovato l'imbarco) e della nave e lo assisteva nelle trattative, spesso estenuanti e condite da liti, col comandante. Tutto questo avveniva nella cornice di una piazza San Marco gremita di gente e imbandierata a festa dove il pellegrino acquistava, prima d'imbarcarsi, un materassino portatile, o un soprabito incerato, che gli sarebbe tornato molto utile per alleviare, almeno in parte, quelle che sarebbero state le sofferenze che avrebbe patito per mare[266]. Dopo le estenuanti contrattazioni per il nolo, il pellegrino comune poteva trovare imbarco su grandi galee a remi più comode e sicure, ma molto costose, oppure su piccoli vascelli che generalmente venivano riempiti all'inverosimile e dove lo spazio per il pellegrino era così angusto che egli non aveva nemmeno la possibilità di girarsi mentre dormiva[267]. Le

condizioni di viaggio erano comunque disastrose su qualsiasi imbarcazione si viaggiasse, così come quelle igieniche erano del tutto insufficienti, al punto che spesso si era obbligati a espletare i propri bisogni corporali sporgendosi fuori bordo e alla vista di tutti. Anche il vitto, dal canto suo, era spaventoso, composto da un biscotto fradicio, vino acido e cattiva carne salata, notevole era poi il cattivo odore e continua era la confusione che regnava a bordo. Leggermente migliori erano le condizioni di quei pellegrini, più autorevoli o semplicemente più fortunati, che erano alloggiati nel castello di poppa, dove stava anche il comandante e dove almeno l'aria e la luce erano sufficienti[268]. La maggior parte dei pellegrini era però alloggiata sotto il ponte di coperta, in un'ampia ma buia e malsana camerata, infestata da insetti che pungevano i malcapitati e da grossi topi che correvano sui loro corpi e, se ciò non fosse bastato i naufragi, soprattutto quando si viaggiava su navi vecchie, erano sempre dietro l'angolo[269]. Le galee erano sì navi abbastanza veloci ma erano anche instabili, per via del loro scafo che pescava poco e aveva il bordo basso e l'unica navigazione possibile era quella a vista della costa con frequenti soste, che peraltro venivano accolte sempre con gioia sia dai rematori che dai pellegrini. Il viaggio d'andata tra Venezia e Giaffa poteva durare, soste incluse, da un mese ad un mese e mezzo circa mentre quello di ritorno, compiuto in genere in una stagione meno favorevole, era frequente che superasse, e a volte anche di molto, i due mesi. L'andata si effettuava in genere tra aprile e luglio mentre il ritorno tra maggio e ottobre; esisteva comunque una pluralità di formule di viaggio disponibili e difficilmente si poteva rispettare un vero e proprio livello organico e regolare di partenze e arrivi[270]. Generalmente da Venezia si toccavano i porti di Ragusa, Durazzo, Corfù, Modone, Candia, Rodi e l'isola di Cipro per puntare poi su Giaffa[271]. Per i pellegrini più ricchi e illustri le condizioni di viaggio potevano comunque essere decisamente migliori, viaggiando ad esempio a bordo di cocche, navi robuste di tipo oceanico, dotate di una buona velatura che avevano la possibilità di navigare in mare aperto e che, generalmente, anziché su Giaffa, da Modone puntavano direttamente verso il più sicuro porto di Alessandria d'Egitto. Di un siffatto pellegrinaggio, effettuato tra il 1384 e il 1385, abbiamo le testimonianze dirette degli stessi protagonisti, figli di illustri famiglie della Firenze del tempo, riportate nei loro diari di viaggio. Si tratta di tre testi indipendenti ma sinottici, scritti da Lionardo di Niccolò Frescobaldi, Simone di Gentile Sigoli e Giorgio di Guccio Gucci che narrano del loro viaggio effettuato con Andrea Rinuccini (morto nel corso del

pellegrinaggio stesso) e a cui avrebbe dovuto partecipare anche Guido di Tommaso del Palagio[272]. Tornando ora ai pellegrini comuni, essi una volta sbarcati nel porto di Giaffa, ovvero prima di entrare nella Città Santa, erano soliti effettuare quel bagno purificatore nelle acque "sante" del Giordano, non lontano dal quale, nell'altopiano meridionale del Sinai, si trovavano anche i cosiddetti "Monti Santi", il Gebel Katherina coi suoi 2642 metri di altitudine e, soprattutto, il Gebel Mussa (o Musa, 2285 metri s.l.m.) sul quale i pellegrini compivano un'ascesa rituale[273] in modo da potere avere, dalla cima, il primo impatto visivo di Gerusalemme in lontananza. Quel momento coincideva in genere con una meraviglia e una gioia tali da ripagare il pellegrino di tutte le fatiche e i rischi corsi fino a quel momento e da qui quell'appellativo di "Mont Joie" o "Monte della Gioia" con cui questo monte sarebbe divenuto famoso. Si narra anche che il primo a giungere sulla cima di un "Monte della Gioia" (analoghi monti li ritroviamo anche a Roma, il Monte Mario; a Santiago de Compostela, il Monte San Marco; a Mont St.-Michel in Normandia e altrove) sarebbe divenuto il "re" del suo gruppo di pellegrini e probabilmente risalgono proprio da qui molti dei cognomi quali Koenig, Leroy, King e consimili[274]. Etimologicamente il termine Montjoie derivava dal vocabolo franco Mund-Gawi e significava in origine una collinetta, o promontorio d'osservazione e di difesa, più o meno fortificato[275]. Grida di gioia, come detto, ma anche pianti, sospiri e genuflessioni[276]. Per tentare di capire appieno l'emozione che provavano i pellegrini vedendo per la prima volta Gerusalemme in lontananza, dalla cima del monte, si può peraltro fare riferimento a quelle parole della monaca Egeria già prima citate. Ritornando ora ai "palmieri" essi, una volta sbarcati in Terrasanta, effettuavano il cosiddetto "Santo Circuito" che constava di un certo numero di tappe, tanto urbane quanto extraurbane, che effettuavano sotto la guida dei frati francescani e delle suore terziarie del convento del monte Sion. Ogni Luogo Santo contemplava una sosta con particolari preghiere ed era anche provvisto di una specifica indulgenza lucrabile dal pellegrino che lo visitava e trasmissibile anche a terzi[277]. Al riguardo è interessante menzionare il fatto che vi erano anche veri e propri "professionisti del pellegrinaggio", che sbarcavano in pratica il lunario pellegrinando, potremmo dire, "per conto terzi"[278]. Il "Santo Circuito" si era andato strutturando nel corso del XIV secolo e le sue cosiddette "cerche", che i pellegrini effettuavano, erano organizzate secondo un senso preciso anche se suscettibili di piccole variazioni dovute alle contingenze del momento. Il Santo Sepolcro non

rappresentava mai la partenza ma bensì il punto d'arrivo; la grande basilica dell'Anastasis, voluta nella prima metà del IV secolo dall'imperatore Costantino e che racchiudeva al suo interno, come prezioso scrigno, il sacello del Sepolcro e la cappella del Calvario, era l'ambito traguardo al quale, in un certo senso, il pellegrino doveva giungere preparato[279]. Nel corso di queste loro "cerche" i pellegrini potevano essere oggetto di grida ostili, di sassaiole, di lanci d'immondizia e, talvolta, persino di percosse da parte degli abitanti del luogo. Il sistema di trasporti che aveva consentito per molto tempo a questi pellegrini di giungere in Terrasanta, e che aveva fatto come detto le fortune di Venezia, era però infine andato incontro, nella prima metà del XVI secolo, ad una irreversibile crisi, e questo per diversi fattori: anzitutto nel 1454 la caduta di Costantinopoli, per mano "turca", aveva gettato nella costernazione il mondo cattolico e nel 1516 la stessa Città Santa "capitolava", passando dal dominio degli accomodanti Mamelucchi a quello dei più rigidi Ottomani, con le conseguenti minacce corsare degli Ottomani stessi e dei Barbareschi. In secondo luogo, e fu in realtà forse proprio questo il motivo principale, l'ormai mutata spiritualità del tempo. La gente non sentiva evidentemente più quell'irresistibile richiamo per Gerusalemme che aveva invece contraddistinto i secoli precedenti e aveva, pertanto, preso ad organizzare in altro modo i propri pellegrinaggi: basti pensare, al riguardo, al fiorire ad esempio dei "Sacri Monti" sull'arco alpino. Come terzo fattore, a peggiorare ulteriormente la situazione, vi era stato infine un generale impoverimento, in particolare negli anni della cosiddetta "rivoluzione dei prezzi", che non consentiva quasi più a nessuno di spendere quelle cifre proibitive che un pellegrinaggio a Gerusalemme comportava. Al riguardo di questi costi, per farsi un'idea, è utile rifarsi agli studi di B. Casini, G. Cherubini e G. Pinto[280] i quali osservano, che delle 1752 famiglie che depositarono la loro denuncia fiscale al catasto pisano del 1428-29, ben 658 (ovvero il 37,5 per cento) avevano un patrimonio inferiore o appena pari alla somma strettamente necessaria per un singolo viaggio. In base ai dati a disposizione, un maestro muratore della Firenze del tempo avrebbe impiegato circa un anno per guadagnare la cifra necessaria, mentre un manovale ben un anno e mezzo[281]. Dopo il 1520, per la sfavorevole concomitanza di tutti questi fattori, si cessò pertanto di servirsi delle costose galee e l'ultimo viaggio "specializzato", destinato ai soli pellegrini, di cui si ha notizia, risale al 1545[282] ed ebbe peraltro un tragico esito (naufragio e morte dei pellegrini).

3.5 Santiago de Compostela

La terza grande meta di pellegrinaggi della cristianità era, infine, Santiago de Compostela, in Galizia, nell'estremo nord ovest della Spagna. I primi pellegrini giunsero in questo luogo probabilmente nel X secolo, ma la grande popolarità si sarebbe avuta a partire dalla metà del XII secolo, forse anche per l'influenza dell'abbazia di Cluny (anche se la più recente storiografia non è più così unanimemente concorde su questo punto) la quale, per volere del re Alfonso VI, era entrata in possesso di molti punti nodali lungo il percorso per Santiago, tramite l'acquisizione di una serie di monasteri affiliati (i monasteri cluniacensi)[299]. In questo periodo non ci si recava più in pellegrinaggio per raggiungere il luogo dove si desiderava morire, come era stato fino ad un secolo prima per molti pellegrini di Roma e Gerusalemme, ma viceversa si voleva tornare sani e salvi a casa. Esisteva, sul modello di quella di Roma, una guida di viaggio con utili informazioni, che era stata redatta probabilmente tra il 1132 e il 1135 e incorporata nella grande opera di compilazione del *Liber Sancti Iacobi-Codex Calixtinus,* di cui costituisce il quinto libro e il cui presunto autore sarebbe un sacerdote del Poitou di nome Aimery Piacaud[300]. Essa constava di undici capitoli: dal primo al settimo e nell'undicesimo si trattava del viaggio, ovvero di strade, tappe, valichi, città, ospedali e pericoli; l'ottavo, molto lungo, era dedicato ai corpi santi e alle reliquie che si incontravano; il nono descriveva i *mirabilia* di Compostela, tra cui spiccava soprattutto la Cattedrale, mentre il decimo era dedicato ai canonici di quella chiesa. Nella realtà dei fatti non pare comunque probabile che la Guida abbia mai veramente funzionato come guida per i pellegrini di quei secoli lontani[301]. Essa ci indica, tra le altre cose, l'itinerario, o meglio sarebbe dire gli itinerari, che i pellegrini seguivano per giungere a Santiago. La Guida ci parla, per la precisione, di quattro strade che si andavano poi a ricongiungere, in territorio spagnolo, a Puente la Reina dando così origine al "camino" di Santiago propriamente detto. La prima via, detta Turonense, passava da San Martino di Tours, Sant'Ilario di Poitiers, San Giovanni d'Angély, Sant'Eutropio di Saintes e la città di Bordeaux; la seconda, Lemovicense, attraversava Santa Maria Maddalena di Vézelay, San Leonardo in Limosino (Limoges) e la città di Périgueux; la terza, Podense, passava da Le Puy e da Santa Fede di Conques mentre, infine, la Tolosana da Sant'Egidio, Montpellier, Tolosa e i passi d'Aspe. Le prime tre si riunivano a Ostabat e, passato il passo di Cize, si congiungevano poi a Puente la Reina con la quarta (vedi cartina). Da lì partiva

il vero e proprio "camino" che passava da Estella, Logrogno, Najera, San Domingo de la Calzada, Redecilla, Belorado, Espinosa del Camino e Villafranca; attraverso i monti dell'Oca e la città di Atapuerga arrivava poi a Burgos da dove raggiungeva Castrogeriz attraverso Tardajos e Hornillas del Camino. Da Castrogeritz puntava poi direttamente verso Fròmista, Carrion, Sahagun, Mansilla e Leòn e da lì ad Astorga passando poi per Rabanal del Camino, Irago e Ponferrada e poi fino a Villafranca del Bierzo. Da lì saliva al colle del Cebrero e passava per la Galizia da Triacastela, Puerto Marin, Palas de Rey, Castagnola, Ferreiros fino alla meta di Santiago[302] (vedi cartina). La pluralità delle vie francesi sta ad indicarci l'importanza che il pellegrinaggio galiziano aveva, al punto che M. Lambert affermava che nel sud ovest della Francia tutte le strade portavano a Compostela[303]. Sempre la Guida ci informa anche di tre precetti che il pellegrino doveva seguire: in primo luogo egli doveva piantare una croce una volta giunto sulla sommità del passo di Cize, o vicino al passo di Bentartè, oppure sul passo stesso dopo essersi inginocchiato in direzione di Santiago e aver recitato le preghiere (questa tradizione risalirebbe a Carlo Magno). In secondo luogo doveva effettuare un bagno purificatore in un fiume presso un boschetto chiamato Lavamentula (letteralmente Lava-i-genitali) che era situato a circa due miglia dalla città e dove non di rado i pellegrini venivano derubati dei loro vestiti. Nei pressi del fiume si trovava anche il consueto "Monte della Gioia" (nella fattispecie il monte San Marco) da cui si godeva per la prima volta il panorama della basilica di Santiago e sul quale i pellegrini facevano a gara per raggiungere per primi la vetta e piantarvi una croce[304]. La terza ingiunzione comportava invece che il pellegrino, una volta disceso dal monte Cebrero, ai piedi del versante occidentale dei monti Cantabrici, e giunto a Triacastela, in Galizia, famosa per le sue cave di pietra da calce, prendesse un pezzo di pietra calcarea da portare con sé a Castagnola ove vi erano i forni in cui veniva cotta la calce che serviva per la costruzione della basilica di San Giacomo contribuendo, in tal modo, direttamente all'edificazione della chiesa[305] all'interno della quale erano custodite le spoglie dell'apostolo Giacomo il Maggiore, fratello di san Giovanni, fatto decapitare in Palestina per ordine di Erode Agrippa nel 43 o 44 d.C. e poi trasportato per mare in Galizia, a Iria Flavia (l'odierna El Padron), dai suoi discepoli. Secondo la leggenda, nell'anno 814, o stando a Cherubini tra l'818 e l'834[306], un eremita avrebbe riferito al vescovo Teodomiro che sopra una montagna si vedevano, di notte, grandi luci. Il vescovo, recatosi sul posto, avrebbe scoperto la tomba dell'apostolo e

successivamente convinto il re delle Asturie, Alfonso II detto il Casto (791-842), a costruire sul luogo una piccola basilica di pietra e argilla. Alla fine del IX secolo una seconda, più grandiosa, chiesa in marmo e basalto sarebbe stata eretta sul medesimo sito per volontà del vescovo Sismondo e del re Alfonso III il Grande (866-912), pronipote di Alfonso II. A quella principale, dedicata a San Giacomo, si sarebbero affiancate altre due chiese: una consacrata a Maria, l'altra, adibita ad uso monastico, sotto la tripla invocazione del Salvatore, e dei Santi Pietro e Giovanni. La basilica sarebbe poi stata rasa al suolo nel 997 per volere del ministro di Cordova, Almansour, oppositore dei regni cristiani, e fatta ricostruire dal re Alfonso V (999-1027) e, infine, sostituita da quella più grande voluta nel 1078 dal vescovo Diego Pelaez[307]. I primi pellegrini sarebbero fin da subito giunti, sia via terra sia per via mare, e il primo per la via terrestre si narra sia stato il vescovo francese Godescalco (o Godescale) di Le Puy, arrivato nel 951 seguendo le indicazioni luminose delle stelle che splendevano sulla basilica. Il percorso sarebbe poi stato sistemato nel periodo 1000-1035 con la costruzione del Ponte della regina (Puente La Reina). Al pellegrinaggio a Santiago viene dato anche il nome di "Via Lattea" ed esso deriva proprio dalle stelle che guidavano il cammino dei viandanti, e lo stesso nome di Compostela deriverebbe secondo una leggenda dal latino *Campus stellae* (Campo della stella) anche se in realtà è molto più probabile che derivi invece dal *compostum* (cimitero) dove era stata scoperta la tomba dell'apostolo[308]. I pellegrini di ritorno da Santiago, chiamati anche con termine francese jaquot, jaquet, o jaquaire (nomi questi derivati da Saint-Jacques)[309], erano soliti portare legato al bastone, o appuntato sul cappello, una caratteristica conchiglia come simbolo del viaggio effettuato che ancora oggi viene chiamata "Conchiglia di Santiago". In origine erano i pellegrini stessi a scendere fino al mare per raccogliere queste conchiglie mentre successivamente sarebbe nato un fiorente commercio da parte dei mercanti e nel 1200 circa i pellegrini avevano già smesso di recarsi personalmente fino al mare. Prima della fine del XII secolo le conchiglie vere erano state sostituite da piccoli distintivi di piombo a forma di conchiglia la cui vendita era sotto lo stretto controllo dell'arcivescovo di Santiago. La conchiglia, così come l'abito del pellegrino, era dotata di una precisa simbologia: essa richiamava al gesto della mano che si apre nella carità[310]. In quel periodo, peraltro, tutti i principali santuari si erano ormai dotati di simili distintivi, apprezzati anche come amuleti, di cui molti composti da un semplice disco su cui vi era modellata la figura del santo patrono[311]. Il pellegrinaggio a Compostela

aveva fatto indubbiamente le fortune economiche non solo di questa città ma anche di quelle poste lungo il cammino col sorgere di infrastrutture (strade e ponti), di case di accoglienza e di redditizi commerci[312]. La più recente storiografia ha posto una crescente attenzione sulla funzione politica che questo pellegrinaggio svolse. Molto interessanti, al riguardo, sono le considerazioni di J. L. Barreiro Rivas[313] il quale individua in Santiago un elemento centralizzante e universalizzante all'interno di uno spazio geografico, quello europeo, che era invece assai frammentato a livello politico, sociale ed economico e a cui mancava un'identità collettiva. L'ipotesi dell'autore è quella di un interesse esplicito del potere civile nell'incoraggiare questi pellegrinaggi e nel favorirli mediante la dotazione delle infrastrutture viarie ed assistenziali. La penisola iberica era stata invasa dagli arabi nell'anno 711 e l'*inventio* di Santiago avrebbe dovuto, in pratica, favorire la causa della "Reconquista". In altri termini, sempre stando alla tesi di Barreiro Rivas, fin dal principio nel culto di Santiago, raffigurato anche come "matamoros", ci sarebbe stata insita l'idea della crociata[314]. Le grandi vie di pellegrinaggio vengono viste, da quest'autore, come movimenti sociali che contribuirono alla formazione dell'idea politica dell'Europa e dunque, in pratica, anche come gli antesignani dello Stato moderno. Quest'opera, che analizza il fenomeno da un punto di vista sociologico, è sicuramente molto interessante anche per l'interessante distinzione che viene fatta tra "spazio politico" e "spazio statale"[315] non necessariamente coincidenti. Questo diviene in pratica l'assunto su cui si reggono tutte le altre considerazioni. Se in quella che l'autore definisce "Cosmologia bizantina" si aveva uno "spazio statale" incentrato sulla capitale Bisanzio, in quella "cristiano-occidentale" si ha invece uno "spazio politico" di cui diviene centro Roma e nel quale Santiago occupa una posizione chiave quale estremo bastione della cristianità proprio per via della sua posizione *in occasu mundi*[316].

(indice)

3.6 Considerazioni finali

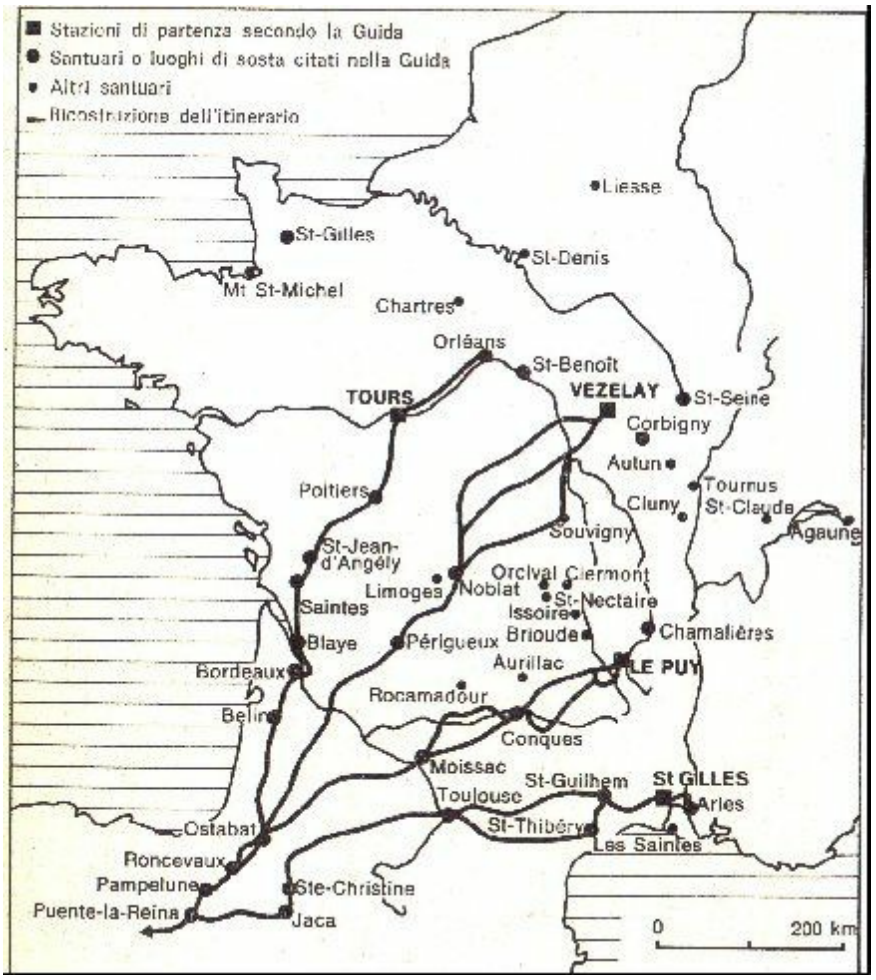
Il fenomeno-pellegrinaggio, nelle sue varie forme, rimane un evento, potremmo dire una dimensione, che ha caratterizzato un'intera epoca e la sua società, riuscendo a sopravvivere, seppur come esperienza minore, fino ai giorni nostri. Si pensi ai pellegrinaggi a Compostela, ripresi in maniera consistente a partire dagli anni ottanta dello scorso secolo, in particolare dopo la visita di Giovanni Paolo II nel 1989, oppure ai cosiddetti anni santi giubilari romani ancora oggi largamente praticati. A proposito di Santiago merita una citazione il pellegrinaggio organizzato nel 2004 dalla terza rete Rai, con un gruppo di giornalisti e intellettuali. Visto il successo dell'iniziativa l'emittente radio-televisiva ha deciso di ripetere l'esperienza l'anno successivo, organizzando un pellegrinaggio lungo la via Francigena con durata dal tre aprile al quattordici maggio. Seguendo parte dell'itinerario tratto dal "diario di viaggio" di Sigerico di Canterbury i moderni pellegrini, partiti da Novalesa, in provincia di Torino, hanno attraversato buona parte dell'Italia settentrionale e centrale[317]. Sempre lungo la Francigena il più recente "Ad Limina Petri[318]", fortemente voluto dalla Cei, partito da Susa, in provincia di Torino, il 19 maggio 2006 e conclusosi a Roma il 29 giugno dello stesso anno. Iniziativa senza dubbio volta, così come si leggeva sulle pagine del settimanale "La Valsusa" dell'11 maggio 2006, "a far crescere la cultura del pellegrinaggio" anche nel belpaese, sul modello di quanto già avviene da anni per Santiago in Spagna. (Non dimentichiamo anche il business economico che ruota intorno a questi eventi, per le città che ne vengono toccate!). Peraltro proprio in concomitanza con le celebrazioni dei 500 anni dalla fondazione della Basilica vaticana di San Pietro. Così come ancora più recente la volontà di costituire un cammino micaelico, tendente a collegare i santuari europei dedicati al culto dell'Arcangelo Michele. In Italia i più noti sono la Sacra di San Michele in Valle di Susa e San Michele Arcangelo sul Gargano, a Monte Sant'Angelo in Puglia. Promotori di questo cammino l'Associazione Amici della Sacra di San Michele e quella francese Les Chemins de Saint Michel. Cammino entrato ufficialmente a far parte di quelli riconosciuti a livello europeo in seguito al protocollo d'intesa firmato tra le due associazioni in data 21 maggio 2011 e con l'inaugurazione, nella stessa data, del primo tratto italiano che conduce alla Sacra; notizia riportata sul settimanale "La Valsusa" del 26 maggio 2011.

Apripista, il caso di dirlo, il ciclista pellegrino francese Pierre Marie Werlen. Partito l'otto aprile 2011 da Mont Saint Michel in Normandia, in tre mesi e circa settemila chilometri ha attraversato tutta la penisola italiana, giungendo poi fino a Santiago de Compostela via Barcellona, per fare infine ritorno nel nord della Francia. Notizia comparsa anch'essa su "La Valsusa" del 28 aprile 2011.

Tornando ora a Barreiro Rivas, e volendo dare credito alle sue considerazioni, lo stesso "progetto" odierno che ha portato alla costituzione dell'Unione Europea parrebbe trovare le sue origini proprio nei moti transnazionali di pellegrini che conferivano, nel pensiero di questo studioso, una certa unità ad uno spazio che dopo la caduta dell'impero romano si presentava invece come assai frammentato. Senza i pellegrinaggi cristiani la formazione dello Stato moderno, come noi oggi lo intendiamo, avrebbe pertanto subito un rallentamento. Si tratta di considerazioni certamente affascinanti ma soprattutto di grande attualità in quanto, se condivise, andrebbero ad avallare la tesi delle radici "cristiane" dell'Europa.

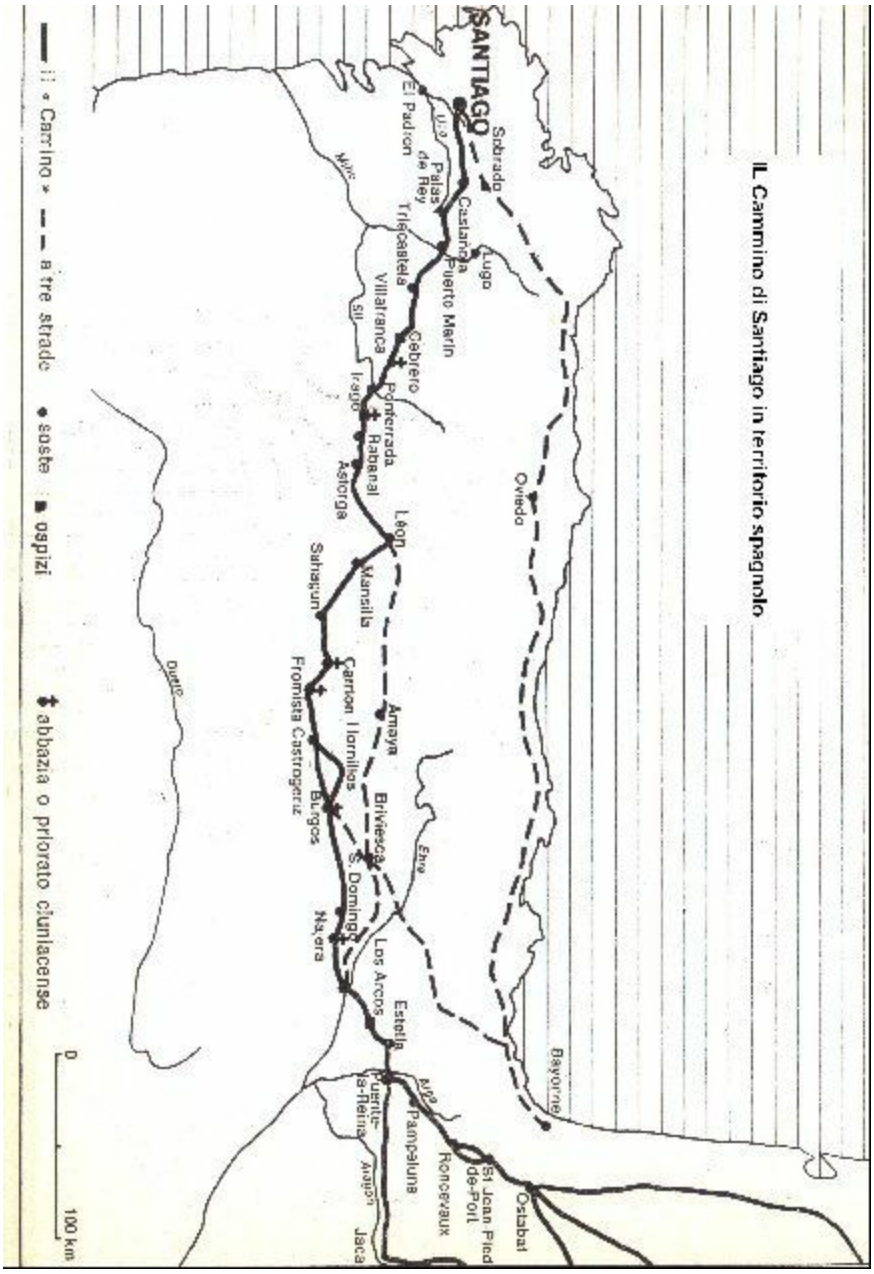
Cartina 1.

Il cammino di Santiago in territorio francese. (tratto da: R. Oursel, Pellegrini nel Medioevo, p. 130).



Cartina 2.

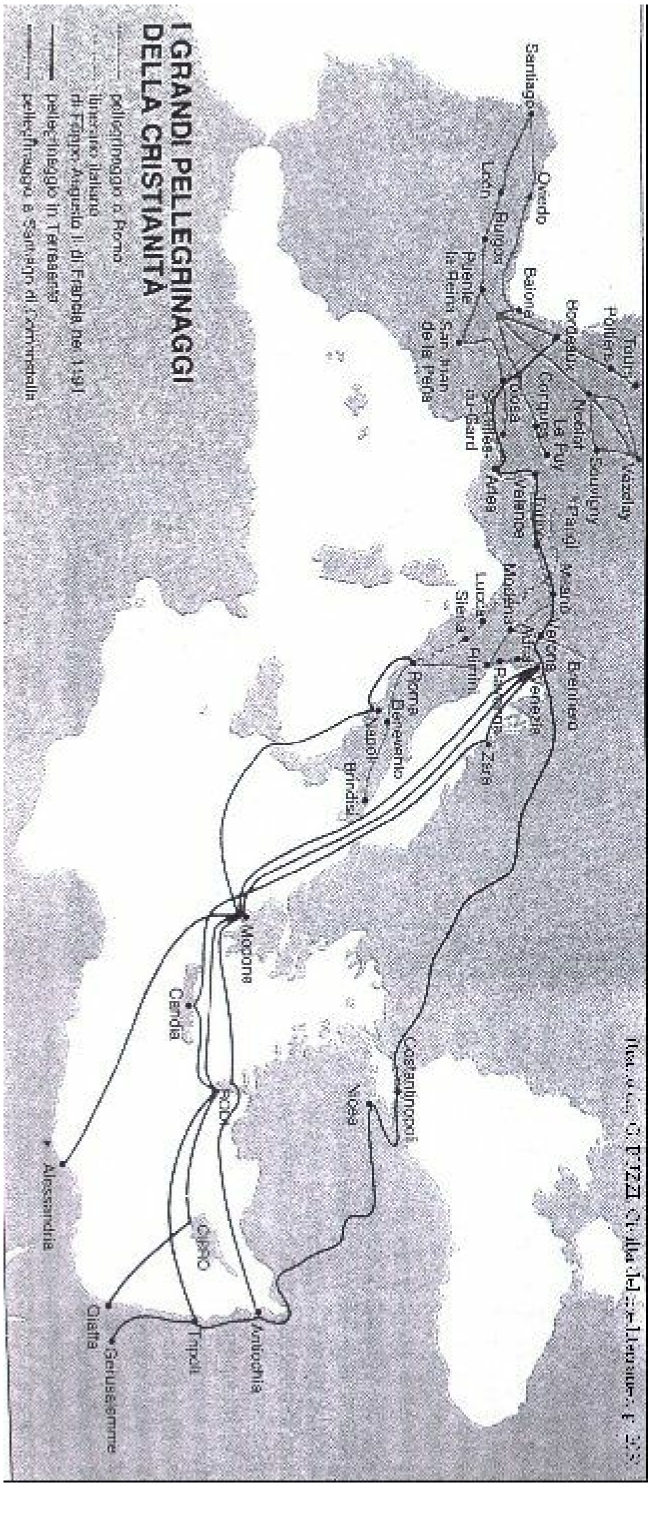
Il Cammino di Santiago in territorio spagnolo.
(tratto da: R. Oursel, Pellegrini nel Medioevo, p. 129)



Cartina 3.

I grandi pellegrinaggi della Cristianità

.


I GRANDI PELLEGRINAGGI
DELLA CRISTIANITÀ
pellegrinaggio a Roma
itinerario italiano
di Filippo Augusto II di Francia nel 1191
pellegrinaggio in Terrasanta
Santiago
Oviedo
León
Burgos
Puente la Reina
Baiona
Bordeaux
Poitiers
Tours
Vézelay
Conques
Le Puy
Arles
Valence
Torino
Milano
Verona
Brennero
Venezia
Modena
Lucca
Siena
Rimini
Ravenna
Zara
Roma
Benevento
Napoli
Brindisi
Modone
Candia
Rodi
Costantinopoli
Nicea
Alessandria
Cipro
Giaffa
Gerusalemme
Tripoli
Antiochia

Conclusioni

Prima di accingermi alla stesura di questo lavoro ero anch'io tentato, almeno in parte, dai luoghi comuni di un Medioevo "chiuso" e con infinite realtà locali quasi slegate tra di loro. Questo pensiero era avallato dalla conoscenza degli scarsi mezzi di trasporto di cui l'uomo medievale poteva disporre in relazione alle distanze da coprire e alle asperità naturali che separavano le stesse. In quest'ottica potevo immaginare il viaggio del nobile col suo seguito, del ricco mercante o gli spostamenti degli eserciti ma difficilmente riuscivo ad immaginare un fenomeno che coinvolgeva, e anzi vedeva per certi versi protagonista, proprio il povero e il mendicante. Tutto questo lasciando intravedere, tra le pieghe della storia, quasi i prodromi di quella che definirei una globalizzazione delle merci e delle genti forse già *in nuce* così tanti secoli orsono e che oggi, nell'ottica dell'Unione Europea, ha avuto la sua espressione più compiuta. Da grande appassionato di viaggi e, da sempre, affascinato da quel periodo storico definito "Età di mezzo" ho deciso di unire questi due miei interessi al fine di dare vita, ovvero realizzazione concreta, a quella che da principio si era presentata nella mia mente semplicemente come un'idea: una tesi di laurea dedicata al tema del viaggio nel Medioevo. Tesi grazie alla quale mi sono poi laureato nell'anno accademico 2003/2004 presso la facoltà di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Torino e da cui, in un secondo tempo, ha tratto vita questa pubblicazione. Prima di accingermi a compiere la ricerca bibliografica non ero del tutto conscio fino a che punto la mia idea sarebbe stata realizzabile dal momento che, viziato dai luoghi comuni, ero portato a considerare la pratica del viaggiare più come un'esperienza tipica e caratterizzante dell'uomo moderno, e questo nonostante la fama dei viaggi di Marco Polo e della sua famiglia e di quelli, di epoca successiva, di Cristoforo Colombo. Lo scoprire un Medioevo in così fervente movimento è andato dunque sicuramente aldilà di quello che la mia ignoranza in materia poteva lasciarmi anche solo minimamente presagire e, dunque, molto oltre anche ogni mia più rosea aspettativa sulla fattibilità di un lavoro di questo genere. Dopo le svariate letture portate a termine nel corso di proficui (e stressanti!) mesi di lavoro, le quali si configurano peraltro solo come una piccolissima parte delle centinaia di testi sull'argomento che la storiografia degli ultimi trent'anni ha dato alla luce, mi sento quasi di affermare il paradosso che viaggiavano forse di più i nostri antenati, spesso bistrattati,

dell'anno Mille rispetto ai nostri nonni e ai nostri genitori negli anni Cinquanta! Questa vuole chiaramente essere una provocazione, che presenta tuttavia almeno un fondo di verità. Ci consente infatti di sentirci meno lontani da un periodo, quello medievale, che spesso ci è stato tramandato come agli antipodi rispetto al nostro modo di sentire e al nostro vivere quotidiano. Uno studio sulla mobilità, ed è questo un ulteriore elemento che mi ha spinto a scegliere di intraprendere una ricerca di questo tipo, è inoltre di estrema attualità. Basti pensare al contesto nel quale viviamo, di un'Europa senza più frontiere e sempre più aperta verso l'esterno (ovvero anche verso il "diverso"). Dove per meglio capire il fenomeno il modo migliore è sicuramente, come sempre in questi casi, quello di partire dalle sue origini, ovvero in questo caso specifico dagli spostamenti dei popoli del passato. L'insegnamento maggiore, nonché il più ovvio ed immediato, è sicuramente di come, a differenza di quello che spesso a torto si crede, la mobilità sia tutt'altro che una prerogativa dei tempi moderni e questo nonostante nel Medioevo trafori autostradali, aerei supersonici e treni ad alta velocità fossero ancora di là da venire. Giunti davvero alla fine del nostro viaggio - e se, per caso, avesse annoiato il lettore "credete che non s'è fatto apposta"[319], volendo riprendere le parole usate da Alessandro Manzoni al termine dei suoi Promessi Sposi. Non trovo modo migliore di congedarmi se non riportando un'ultima citazione, questa volta attribuibile ad un non meglio precisato poeta persiano del XII secolo il quale affermò: "La vita è un viaggio, viaggiare è vivere due volte". In queste poche parole, nelle quali mi riconosco pienamente, credo stia racchiuso tutto il senso di una qualsivoglia esperienza di viaggio, di ieri come di oggi, nonché il senso di questa mia goccia al mare della storiografia dedicata al tema del viaggio nel Medioevo.

Bibliografia

AA.VV. *Viaggi e viaggiatori nel Medioevo*. A cura di F. NOVOA PORTELA e F.J. VILLALBA RUIZ DE TOLEDO. 2008.

G. AIRALDI, *Jacopo da Varagine. Tra santi e mercanti,* Milano 1988.

G. AIRALDI – A. M. NADA PATRONE, *Comuni e signorie nell'Italia settentrionale: il Piemonte e la Liguria,* in *Storia d'Italia* V, a cura di G. GALASSO, 1992.

G. ALEATI, *Il problema dell'ospitalità nella città di Pavia nel medioevo.*

D. ALIGHIERI, *La Divina Commedia*, I, Roma 1988.

E. ASHTOR, *Gli ebrei nel commercio mediterraneo nell'alto medioevo (secc. X-XI)*, in *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, a cura di G. AIRALDI, Torino 1997, p. 57-98.

J. L. BARREIRO RIVAS, *La función política de los caminos de peregrinación en la Europa medieval. Estudio del camino de Santiago,* Madrid 1997.

G. BATTINI, *Una libbra di pepe e due soldi. Strategie e strutture medievali del viaggiare sulla Francigena*

H. BOOCKMANN, *L'Ordine Teutonico*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo*, a cura di S. de RACHEWILTZ e J. RIEDMANN, Bologna 1997, p. 303-322.

G. BARTOLINI - F. CARDINI, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Roma 1991.

F. BORLANDINI, *Alle origini del libro di Marco Polo.*

P. BROWN, *Il culto dei santi*, Torino 1983.

G. BUZZI, *Civiltà del Mediterraneo. Chi siamo e come eravamo. Il fascino delle nostre origini,* Milano 1986.

F. CARDINI, *Finestra a levante: pellegrinaggi e testimonianze di uno studioso italiano nel Vicino Oriente*, Rimini 1992.

F. CARDINI, *Il pellegrinaggio. Una dimensione della vita medievale*, Manziana 1996.

Carlo Magno e le Alpi. Viaggio al centro del Medioevo. Catalogo della mostra (Susa-Novalesa, 25 febbraio-28 maggio 2006). A cura di F. CRIVELLO, C. SEGRE MONTEL. 2006, (Skira, Collana Arte antica, Cataloghi).

G. CASIRAGHI, *Fondazioni templari lungo la via Francigena: da Torino a Chieri e da Testona-Moncalieri a S. Martino di Gorra*, in *Luoghi di strada nel medioevo. Fra il Po, il mare e le Alpi Occidentali*, a cura di G.SERGI, Torino 1996, p. 125-145 (tratto da Retimedievali.it).

G. CASTELNUOVO, *Lo spazio sabaudo fra Nord e Sud delle Alpi: specificità e confronti (X-XV secolo)*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo*, a cura di S. de RACHEWILTZ e J. RIEDMANN, Bologna 1997, p. 473-494.

G. CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericoli del viaggio,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 447-464.

P. CAUCCI, *Guida del pellegrino di Santiago: libro quinto del Codex Calixtinus,* Milano 1989.

G. CHERUBINI, *I pellegrini*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 537-566.

G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella: il pellegrinaggio medievale*, Siena 1998.

G. CHERUBINI, *Appunti sul brigantaggio*

N. COVINI, *"Studiando el mappamondo": trasferimenti di genti d'arme tra logiche statali e relazioni con le realtà locali,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S.

GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 227-266.

G. CRACCO, *Alle origini dei santuari mariani: il caso di Loreto,* in *Loreto crocevia religioso tra Italia, Europa ed Oriente,* a cura di F. CITTERIO – L. VACCARO, Brescia 1997 (Quaderni della "Gazzada", 16), p. 97-164.

G. CRACCO, *La grande stagione dei santuari mariani: XIV-XVII secolo,* "Marianum", LXV (2003), p. 101-129.

DELHOUTRE, *Il pellegrinaggio a S. Giacomo*, in *Il pellegrinaggio nella formazione dell'Europa. Aspetti culturali e religiosi*, a cura di M. MARAGNO, Padova 1990.

B. DINI, *I viaggi dei mercanti e il commercio internazionale nel Medioevo,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 195-226.

Dizionario Enciclopedico del Medio Evo, a cura di A. VAUCHEZ, III, *sub voce* "Pellegrino", Roma 1999.

U. ECO, *Kant e l'ornitorinco,* Milano 1997.

U. ECO, *Le guerre sante passione e ragione,* "La Repubblica", (5/10/2001).

C. D. FONSECA, *Viaggiare nel Medioevo: percorsi, luoghi, segni e strumenti*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 1-17.

L. GAFFURI, *Luoghi di culto e santuari nel Medioevo occidentale. Bibliografia ragionata,* in *Lieux sacrés, lieux de culte, sanctuaires. Approches terminologiques, méthodologiques, historiques et monografiques,* a cura di A. Vauchez, Rome 2000 (Collection de l'école française de Rome, 273), p. 179-196.

L. GATTO, *Le grandi invasioni del Medioevo,* Roma 2001.

L. GATTO, *Il Medioevo giorno per giorno,* Roma 2003.

P. J. GEARY, *Furta Sacra: la trafugazione delle reliquie nel Medioevo, secoli 9.-11.,* Milano 2000.

A. GRAF, *Il mito del Paradiso terrestre,* in *Miti, leggende e superstizioni del Medio Evo,* Milano 1985, p. 1-125.

B. E. GRAMAGLIA, *Vie di comunicazione e centri ospitalieri nella piana di Villanova d'Asti nel Medioevo*, in *Luoghi di strada nel medioevo*, a cura di G. SERGI, p. 147-177. (tratto da Retimedievali.it)

R. HARTEL, *Il Friuli come ponte tra Nord e Sud*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo*, a cura di S. de RACHEWILTZ e J. RIEDMANN, Bologna 1997, p. 495-518.

L. HELLMUTH, *Gastfreundschaft und Gastrecht bei den Germanen*, Wien 1984.

O. HILTBRUNNER, *Gastfreundschaft und Gasthaus in der Antike*, in *Gastfreundschaft*, Taverne und Gasthaus im Mittelalter, a cura di H. C. PEYER, Munchen 1983.

La via Francigena,
"Http://www.radio.rai.it/radio3/laviafrancigena/index.cfm".

Indulgences in *Dictionnaire de spiritualité ascétique et mistique,* VII / 2, col. 1714-1726.

Indulgences in *Dictionnaire de Théologie Catholique*, VII / 2, Paris 1910, col. 1599-1634.

R. JULIEN, *Il pellegrinaggio nella formazione dell'Europa: aspetti culturali e religiosi,* Bologna 1990.

E. J. LEED, *Per mare e per terra. Viaggi, missioni, spedizioni alla scoperta del mondo*, Bologna 1996.

J. LE GOFF, *Nel Medioevo: tempo della Chiesa e tempo del mercante,* in *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, a cura di G. AIRALDI, Torino 1997, p. 13-28.

Liber Sancti Jacobi, I, 17

A. LOMONACO*, Robert Schuman, uno dei padri fondatori dell'Europa,* "Http://www.globalizzazione2000.it/robertschuman.htm"

A. MANZONI, *I promessi sposi*, Vicenza 1987.

M. S. MAZZI, *I viaggi dei poveri e degli emarginati,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 317-338.

G. MERLO, *Esperienze religiose e opere assistenziali in un'area di ponte tra XII e XIII secolo*, in *Luoghi di strada nel medioevo. Fra il Po, il mare e le Alpi Occidentali,* a cura di G. SERGI, Torino 1996, p. 213-234 (tratto da Retimedievali.it).

Monumenta Germanae Historica, *Script*., XVI.

M. MILANESI, *Tolomeo sostituito. Studi di storia delle conoscenze geografiche nel 16. secolo*, Milano 1984.

MUCIACCIA, *I cavalieri di Altopascio*, "Studi Storici", anno VI.

D. O'GRADY, *25 giubilei. Storie e segreti di Roma negli Anni santi dal 1300 al 2000,* Casale Monferrato 1999.

N. OHLER, *I viaggi nel Medio Evo,* Milano 1988.

N. OHLER, *I mezzi di trasporto terrestri e marittimi*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p.91-120.

N. OIKONOMIDES, *L'uomo d'affari,* in *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, a cura di G. AIRALDI, Torino 1997, p. 113-138.

R. OURSEL, *Pellegrini del Medioevo: gli uomini, le strade, i santuari,* Milano 1979.

R. OURSEL, *Vie di pellegrinaggio e santuari: da Gerusalemme a Fatima,*Milano 1998..

G. PALUMBO, *Giubileo giubilei. Pellegrini e pellegrine, riti, santi, immagini per una storia dei sacri itinerari,* Roma 1999.

G. PALUMBO, *Viaggi delle donne. Annotazioni per una ricerca di lunga durata sulle insegne di pellegrinaggio*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 403-420.

P. PASCHINI, *Giubileo cristiano ordinario*, in Enc. Catt. Col. 678-683.

Pélerinages, in *Dictionnaire de spiritualité ascétique et mistique*, XII / 1, col. 919-926.

Pénitence, in *Dictionnaire de spiritualité ascétique et mistique,* XII / 1, col. 955-1010.

G. PETTI BALBI, *Qui causa studiorum peregrinantur: studenti e maestri*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 299-316.

H. C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda,* Bari 1990.

G. PICASSO, *La liturgia del viaggio,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 465-479.

G. PINTO, *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta,* in *Aspetti della vita economica e sociale di Pisa dal catasto del 1428-1429,* a cura di B. CASINI, Pisa 1965 (Biblioteca del bollettino storico pisano. Collana storica, 3), p. 257-284.

G. PISTARINO, *Viaggi per mare e viaggi per terra negli scritti di Cristoforo Colombo,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 121-162.

F. PRINZ, *Primi stadi della "militia Christi" altomedievale nella tarda antichità e nel sistema ecclesiastico imperiale del periodo carolingio e degli Ottoni,* in *Militia Christi e crociata nei secoli 11.-13.: atti della undecima Settimana internazionale di studio, Mendola, 28 agosto- 1 settembre 1989,* Milano 1992 (Pubblicazioni dell'Università cattolica del Sacro Cuore. Miscellanea del Centro di studi medioevali), p. 49-66.

J. RIEDMANN, *Incontri fra il Sud e il Centro dell'Europa*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo*, a cura di S. de RACHEWILTZ e J. RIEDMANN, Bologna 1997.

R. ROMANO, *Colombo,* in *I protagonisti,* V, Milano 1965.

R. RUSCONI, *Cristoforo Colombo. Lettere e scritti (1495-1506) Libro de las Profecias*, Roma 1993 (Nuova raccolta colombiana, III/1).

A. SAPORI, *La cultura del mercante medievale italiano,* in *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale,* a cura di G. AIRALDI, Torino 1997, p. 139-174.

P. A. SIGAL, Les *marcheurs de Dieu: pèlerinages et pèlerins au Moyen Age*, Paris 1974.

P. SIMBULA, *I pericoli del mare: corsari e pirati nel Mediterraneo basso medievale*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 369-402.

R. STOPANI – F. CARDINI, *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo: le strade per Roma*, Poggibonsi 1986.

R. STOPANI – F. VANNI, *De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi: la via francigena e il problema dell'attraversamento dei corsi d'acqua nel Medioevo: Atti del convegno internazionale di studi tenutosi a Piacenza il 18 ottobre 1997,* Poggibonsi 1998.

R. STOPANI, *La via Francigena: storia di una strada medievale,* Firenze 1998.

Strada, in *Vocabolario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani,* IV, Roma 1994, p. 614-615.

J. SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini. La religione nel Medioevo*, Roma 1981.

T. SZABO', *Viabilità terrestre, maggiore e minore, nell'Europa centrale*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p.19-38.

A. TENENTI – U. TUCCI, *Il mare,* in *Storia di Venezia,* 12, Roma 1991.

U. TUCCI, *I servizi marittimi veneziani*

U. TUCCI, *Gli itinerari marittimi nel tardo Medioevo*, in *Viaggiare nel Medioevo,* a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 39-58.

M. TULIANI - G. CHERUBINI, *Osti, avventori e malandrini: alberghi, locande e taverne a Siena e nel suo contado tra Trecento e Quattrocento,* Siena 1994.

V. TURNER – E. TURNER, *Il pellegrinaggio,* Lecce 1997.

A. VAUCHEZ, *Reliquie, santi e santuari In Storia dell'Italia religiosa* I. *L'antichità e il Medioevo,* Roma 1993.

A. VAUCHEZ, *Roma medievale,* in *Storia di Roma dall'antichità a oggi,* Roma 2001.

L. VAZQUEZ DE PARGA, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela,* Madrid 1948.

J. VERDON, *Il viaggio nel Medioevo,* 2001.

M. VIRANO, *Parole sulla strada,* Torino 2002.

Vocabolario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, III, *sub voce* "Pellegrino", Roma 1991.

Vocabolario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, III, *sub voce* "Peregrino", Roma 1991.

Vocabolario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, IV, *sub voce* "Strada", Roma 1994.

Vocabolario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, IV, *sub voce* "Turismo", Roma 1994.

Vocabolario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, IV, *sub voce* "Viaggio", Roma 1994.

C. VOGEL, *Le pèlerinage pénitentiel*, in *Pellegrinaggi e culto dei santi in Europa fino alla prima Crociata,* a cura di A. M. NADA PATRONE, Torino 1962.

E. WIDDER, I *viaggi di imperatori, principi e sovrani nel tardo Medioevo,* in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, S. Miniato (Pisa) 2000 (Collana di Studi e Ricerche, 8), p. 163-194.

(indice)

Dello stesso autore:

Diari dall'Est. 10000 Km nel cuore dell'Ex Unione Sovietica.

3

---

[1] LEED, *Per mare e per terra*, p. 43-48; CRACCO, *La grande stagione dei santuari mariani,* p. 104.

[2] FONSECA, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 2.

[3] FONSECA, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 2-4.

[4] LEED, *Per mare e per terra,* p. 22.

[5] FONSECA, *Viaggiare nel Medioevo,* p. 3; GRAF, *Il mito del Paradiso terrestre,* p. 1-125; GATTO, *Le grandi invasioni,* p. 119.

[6] *Vocabolario della lingua italiana,* IV, *sub voce.*

[7] CARDINI, *Il pellegrinaggio*. p. 131.

[8] GRAF, *Il mito del Paradiso terrestre,* p. 1-125; MILANESI, *Realtà e congettura nella cartografia,* p. 221-234.

[9] GATTO, *Le grandi invasioni,* p. 131.

[10] ECO, *Le guerre sante passione e ragione*.

[11] AIRALDI, *Jacopo da Varagine,* p. 17.

[12] CARDINI, *Finestra a levante*, p. 45-47.

[13] DINI, *I viaggi dei* mercanti, p. 225.

[14] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 563.

[15] *Vocabolario della lingua italiana,* IV, *sub voce*.

[16] ALIGHIERI, *La Divina Commedia,* I, v. 119-120.

[17] CARDINI, *Il pellegrinaggio*. p. 147.

[18] BALBI, *Qui causa studiorum,* p. 316.

[19] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 119.

[20] STOPANI, *Le grandi vie di pellegrinaggio*, p. V-VI.

[21] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 77-84.

[22] ECO, *Kant e l'ornitorinco,* p. 43.

[23] OHLER, *I viaggi nel Medioevo*, p. 12.

[24] MAZZI, *I viaggi dei poveri e degli emarginati*, p. 317-338.

[25] PISTARINO, *Viaggi per mare e per terra,* p. 161.

[26] PISTARINO, *Viaggi per mare e per terra,* p. 133-134.

[27] LEED, *Per mare e per terra*.

[28] GENSINI, *Viaggiare nel Medioevo*.

[29] PALUMBO, *Giubileo giubilei*.

[30] WIDDER, *Viaggi di imperatori, principi e sovrani*, p. 179-181.

[31] COVINI, *"Studiando el mappamondo",* p. 227-228.

[32] MAZZI, *I viaggi dei poveri e degli emarginati*, p. 317-338.

[33] FONSECA, *Viaggiare nel Medioevo,* p. 6.

[34] MAZZI, *I viaggi dei poveri*, p. 317-338.

[35] BALBI, *Qui causa studiorum peregrinantur*, p. 299.

[36] PALUMBO, *Viaggi delle donne*, p. 403-407.

[37] LEED, *Per mare e per terra*, p. 196-197.

[38] LE GOFF, *Nel Medioevo,* p. 13.

[39] ASHTOR, *Gli ebrei nel commercio mediterraneo,* p. 60-79.

[40] GATTO, *Il Medioevo*, p. 284.

[41] LE GOFF, *Nel Medioevo,* p. 22.

[42] LE GOFF, *Nel Medioevo,* p. 27.

[43] BUZZI, *Civiltà del Mediterraneo*, p. 146; GATTO, *Il Medioevo*, p. 278; DINI, *I viaggi dei mercanti*, p. 199; OIKONOMIDES, *L'uomo d'affari,* p. 113.

[44] BUZZI, *Civiltà del Mediterraneo*, p. 145-146; GATTO, *Il Medioevo*, p. 278.

[45] BUZZI, *Civiltà del Mediterraneo*, p. 146-147.

[46] GATTO, *Il Medioevo*, p. 14.

[47] BORLANDINI, *Alle origini del libro di Marco Polo*, p. 107-147.

[48] VERDON, *Il viaggio nel Medioevo.*

[49] SAPORI, *La cultura del mercante,* p. 139-173.

[50] SAPORI, *La cultura del mercante,* p. 142.

[51] SAPORI, *La cultura del mercante,* p. 161.

[52] GATTO, *Il Medioevo*, p. 283.

[53] PISTARINO, *Viaggi per mare e viaggi per terra,* p. 131-132.

[54] ROMANO, *Colombo,* V.

[55] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 245.

[56] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 253.

[57] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 254.

[58] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 255.

[59] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 256-257.

[60] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 258-259.

[61] RUSCONI, *Cristoforo Colombo,* p. 268.

[62] GATTO, *Le grandi invasioni,* p. 127.

[63] GATTO, *Le grandi invasioni,* p. 121-129.

[64] BATTINI, *Una libbra di pepe e due soldi.*

[65] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 93.

[66] BALBI, *Qui causa studiorum peregrinantur*, p. 310; OURSEL, *Pellegrini del Medioevo*, p. 50.

[67] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 102-103.

[68] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 98.

[69] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 104-105.

[70] OURSEL, *Pellegrini del Medioevo*, p. 27; SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*, p. 118.

[71] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 56.

[72] CARDINI, *Finestra a levante*, p. 167.

[73] *Vocabolario della lingua italiana*, IV, *sub voce*.

[74] STOPANI - VANNI, *De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi.*

[75] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 19.

[76] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 150-152.

[77] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 154-155.

[78] VIRANO, *Parole sulla strada*, p. 15-16.

[79] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 14.

[80] SERGI, *Luoghi di strada nel medioevo*, p. 5.

[81] SERGI, *Luoghi di strada nel medioevo*, p. 7-9.

[82] RIEDMANN, *Incontri fra il Sud e il Centro dell'Europa*, p. 109-110; GATTO, *Il Medioevo giorno per giorno*, p. 37-38.

[83] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 19

[84] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 27.

[85] MANZONI, *I promessi sposi*, IV, p. 105-108.

[86] STOPANI, *La via Francigena*, p. 32-44; SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 20.

[87] STOPANI, *La via Francigena*, p. 59-68; SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 20.

[88] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 21.

[89] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 23.

[90] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 33-36.

[91] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 37-38.

[92] STOPANI, *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo*, p. 47-49; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 75;

STOPANI, *La via Francigena*, p. 26.

[93] STOPANI, *La via Francigena*, p. 27.

[94] CASTELNUOVO, *Lo spazio sabaudo fra Nord e Sud delle Alpi*, p.486.

[95] CASTELNUOVO, *Lo spazio sabaudo fra Nord e Sud delle Alpi*, p.474.

[96] CASTELNUOVO, *Lo spazio sabaudo fra Nord e Sud delle Alpi*, p. 490-491.

[97] CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericoli del viaggio*, p. 456-457.

[98] HARTEL, *Il Friuli come ponte tra Nord e Sud.*

[99] HARTEL, *Il Friuli come ponte tra Nord e Sud*, p. 495.

[100] HARTEL, *Il Friuli come ponte tra Nord e Sud*, p. 515.

[101] http://www.globalizzazione2000.it/robertschuman.htm

[102] CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericoli del viaggio*, p. 447.

[103] CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericoli del viaggio*, p. 449-450.

[104] ALIGHIERI, *Divina Commedia*, I, v. 2.

[105] CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericoli del viaggio*, p. 453-454.

[106] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 152-153.

[107] CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericoli del viaggio*, p. 453-460.

[108] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 19.

[109] CHERUBINI, *Appunti sul brigantaggio*, p. 113.

[110] SZABO', *Viabilità terrestre*, p. 32-33.

[111] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 15-18.

[112] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 253-254, 272.

[113] STOPANI - VANNI, *De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi.*

[114] STOPANI - VANNI, *De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi*, p. 17-18.

[115] STOPANI - VANNI, *De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi*, p. 19-22.

[116] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 112.

[117] STOPANI - VANNI, *De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi*, p. 43-45.

[118] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 99.

[119] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 109-111.

[120] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 112-113.

[121] TUCCI, *Gli itinerari marittimi*, p. 39.

[122] TUCCI, *Gli itinerari marittimi*, p. 39-40.

[123] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 117.

[124] SIMBULA, *I pericoli del mare*.

[125] SIMBULA, *I pericoli del mare*, p. 369-402.

[126] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 119.

[127] TENENTI – TUCCI, *Il mare,* p. 357-364.

[128] TUCCI, *Gli itinerari marittimi*, p. 40-44; BUZZI, *Civiltà del Mediterraneo*, p. 62.

[129] TUCCI, *Gli itinerari marittimi*, p. 46-49.

[130] OHLER, *I mezzi di trasporto*, p. 115.

[131] FONSECA, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 4.

[132] PEYER, *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter*.

[133] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 299-300.

[134] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 24.

[135] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 299.

[136] HELLMUTH, *Gastfreundschaft und Gastrecht bei den Germanen*, p. 440.

[137] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 43, 301.

[138] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 301-302; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 401.

[139] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. dei ringraziamenti.

[140] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 401.

[141] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*, p. 243.

[142] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 48-49.

[143] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 23; PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 32-36.

[144] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 81; VAZQUEZ DE PARGA, *Las peregrinaciones a Santiago*, p. 273-275.

[145] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 37-38; HILTBRUNNER,

Gastfreundschaft und Gasthaus in der Antike, p. 4-6, 18-20.

[146] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 141.

[147] GIUSTINIANO, *Corpus Iuris Civilis,* 1.2, 19 e 22.

[148] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 106; PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 128-130.

[149] STOPANI, *La Via Francigena*, p. 80; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 243; PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 125-126.

[150] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 127.

[151] SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 243.

[152] *Itinerarium Bernardi Monaci Franci,* I, p. 309-320; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 402.

[153] CAUCCI, *Guida del pellegrino di Santiago*, p. 80-81.

[154] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 402; STOPANI, *Le vie di pellegrinaggio*, p. 23; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 244; GRAMAGLIA, *Vie di comunicazione e centri ospitalieri*, p. 176.

[155] CAUCCI, *Guida del pellegrino di Santiago*, p. 80-81; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 403; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 244-245.

[156] CAUCCI, *Guida del pellegrino di Santiago*, p. 80-81; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 403; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 245.

[157] MUCIACCIA, *I cavalieri di Altopascio*, p. 36-38.

[158] MERLO, *Esperienze religiose e opere assistenziali*, p. 213-214.

[159] MERLO, *Esperienze religiose e opere assistenziali*, p. 231.

[160] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 140; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 404; STOPANI, *La via Francigena*, p. 87-88; CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 159.

[161] CASIRAGHI, *Fondazioni templari lungo la via Francigena*, p. 125-126.

[162] PRINZ, *Primi stadi della "militia Christi",* p. 49.

[163] PRINZ, *Primi stadi della "militia Christi",* p. 50-51.

[164] PRINZ, *Primi stadi della "militia Christi",* p. 56.

[165] PRINZ, *Primi stadi della "militia Christi",* p. 57-58.

[166] PRINZ, *Primi stadi della "militia Christi",* p. 61.

[167] CASIRAGHI, *Fondazioni templari lungo la via Francigena*, p. 126-128;

STOPANI, *La via Francigena*, p. 90-94.

[168] STOPANI, *La via Francigena*, p. 93-96.

[169] BOOCKMANN, *L'Ordine Teutonico*, p. 303-321.

[170] STOPANI, *La via Francigena*, p. 96; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 401; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 245.

[171] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 64.

[172] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 131.

[173] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 62.

[174] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 177-178.

[175] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 69-70, 87-88; TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 24.

[176] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 106-111; PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 284.

[177] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 174-175.

[178] *Liber Sancti Jacobi,* I, 17, p. 160-171.

[179] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 291.

[180] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 115-116.

[181] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 112-113.

[182] PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, p. 88-97, 233.

[183] STOPANI, *La via Francigena*, p. 100; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 246-247; TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 128-129.

[184] ALEATI, *Il problema dell'ospitalità*, p.15-17.

[185] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 131-135.

[186] TULIANI, *Osti, avventori e malandrini*, p. 182-184; SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 249.

[187] SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini*, p. 249.

[188] VIRANO, *Parole sulla strada*, p. 71.

[189] *Vocabolario della lingua italiana,* III, *sub voce.*

[190] *Dizionario Enciclopedico delMedio Evo,* III, *sub voce.*

[191] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 39-40.

[192] *Pélerinages,* col. 919-920 ; VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 41.

[193] *Pénitence,* col. 968.

[194] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 71.

[195] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 71-73; *Pénitence,* col. 968-969.

[196] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 73.

[197] *Pélerinages,* col. 919-920 ; VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 42.

[198] *Pénitence,* col. 968-969.

[199] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 44.

[200] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 47.

[201] *Pénitence,* col. 970.

[202] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 60.

[203] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 43.

[204] *Pélerinages,* col. 919-920.

[205] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 44; SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini.*

[206] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 44.

[207] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 56-57.

[208] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 91.

[209] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 78.

[210] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 80-82.

[211] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 69.

[212] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 62-63.

[213] VOGEL, *Le Pèlerinage pénitentiel*, p. 65.

[214] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini.*

[215] Questi certificati sembra che in origine furono una trovata degli inquisitori della regione francese della Linguadoca.

[216] VOGEL, *Le pèlerinage pénitentiel*, p. 91-92.

[217] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*, p. 118; OURSEL, *Pellegrini del Medioevo*, p. 27.

[218] In particolare il pellegrino si affidava agli arcangeli Raffaele, Gabriele e Michele o a santi quali San Rocco, pellegrino della Linguadoca morto in terra straniera dopo aver patito tutte quelle sofferenze tipiche di un pellegrinaggio ideale (PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 314-318).

[219] PALUMBO, *Giubileo giubilei.*

[220] VAUCHEZ, *Reliquie, santi e santuari*, p. 466-467.

[221] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 8.

[222] BROWN, *Il culto dei santi*, p. 18.

[223] GAFFURI, *Luoghi di culto e santuari.*

[224] GAFFURI, *Luoghi di culto e santuari,* p. 187-188.

[225] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 536.

[226] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 8-9.

[227] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 563.

[228] VAUCHEZ, *Reliquie, santi e santuari*, p. 458; GEARY, *Furta Sacra*, p. 49-142.

[229] GEARY, *Furta Sacra*, p. 133-134.

[230] TURNER, *Il pellegrinaggio.*

[231] GEARY, *Furta Sacra*, p. 7-11.

[232] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 18-20.

[233] VAUCHEZ, *Reliquie, santi e santuari*, p. 456.

[234] BROWN, *Il culto dei santi*, p. 149-171.

[235] Sono del tipo *e contactu* le due principali reliquie del cristianesimo: la reliquia della Vera Croce di Cristo, del cui ritrovamento ci narra il monaco Alessandro nel suo *De inventione Sanctae Crucis,* e il Sepolcro vuoto (CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 103). La reliquia della Vera Croce sarebbe stata rinvenuta da Sant'Elena, madre dell'Imperatore Costantino, o, come volevano antiche tradizioni della chiesa edessena, da Protonice (PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 235). Una delle prime fonti note in cui viene affrontata in modo diretto la teologia delle reliquie è il "Sermo da Vittricio" (CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 85).

[236] SUMPTION, *Monaci, santuari pellegrini*, p. 29.

[237] Il panegirico di questa monaca lo troviamo in una epistola del 680 d.C. scritta da un monaco di nome Valerio di un'abbazia del Bierzo, tra Galizia e Regno di Leòn, ed indirizzata ai monaci del suo convento. Egli esalta in questa epistola il pellegrinaggio quale "eremitismo itinerante" e sostiene che Egeria, grazie al suo viaggio, si sarebbe conquistata il Paradiso

(CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 74; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 360).

[238] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 74.

[239] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 136-137.

[240] SUMPTION, *Monaci, santuari pellegrini*, p. 321.

[241] CHERUBINI, *Santiago di Compostella*, p. 65.

[242] SIGAL, *Marcheurs de Dieu: Pèlerinages et Pèlerins au Moyen Age*, p. 12-25.

[243] TURNER, *Il pellegrinaggio*, p. 244-245.

[244] TURNER, *Il pellegrinaggio*, p. 7-15.

[245] TURNER, *Il pellegrinaggio*, p. 49-50; 55-57; 61.

[246] TURNER, *Il pellegrinaggio*, p. 68-69.

[247] CRACCO, *La grande stagione dei santuari mariani,* p. 107-108.

[248] CRACCO, *La grande stagione dei santuari mariani,* p. 110-115; CRACCO, *Alle origini dei santuari mariani,* p. 100-102.

[249] BROWN, *Il culto dei santi*, p. 102-103.

[250] CHERUBINI, *Santiago di Compostella*, p. 64-65.

[251] I primi dubbi già presenti nei padri della Chiesa del IV e V secolo come Ambrogio, Gerolamo e Agostino il quale criticava i traffici di reliquie nel suo *De opere monachorum*. Al concilio di Parigi dell'825 Claudio di Torino era stato il promotore di una dura condanna verso immagini, reliquie e pellegrinaggi e sulle stesse posizioni anche un autore come Agobardo di Lione. (BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 6; CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 99). Tra i critici anche Gregorio di Nissa il quale, di ritorno da un pellegrinaggio, avrebbe rilevato la rilassatezza morale che accompagnava certe esperienze di viaggio di quel genere e avrebbe concluso dicendo che era possibile lodare il Signore anche senza muoversi da casa propria. Dubbi sul valore spirituale dei lunghi pellegrinaggi espressi anche da importanti personaggi quali Pietro il Venerabile, abate di Cluny e, ai tempi della prima Crociata (1095), anche in opere come il *De pignoribus sanctorum* di Guiberto di Nogent (CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 99). Ancora nel XIV secolo la cristianità si sarebbe letteralmente divisa in due opposte fazioni in seguito alla cosiddetta polemica *contra peregrinantes* (PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 325-326).. Da un lato personaggi quali santa Caterina da Siena e santa Brigida di Svezia (PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 368-373), entrambe entusiaste sostenitrici dei

pellegrinaggi, compresi quelli armati, mentre dall'altra la posizione dubbiosa fino all'opposizione di uomini quali Giovanni da Catignano, meglio noto come Giovanni delle Celle, il quale, in una celebre missiva dedicata alla *peregrinatio spiritualis* e indirizzata a Giorgio di Guccio Gucci, condannava il pellegrinaggio allorquando esso diventava, usando le sue parole, puro "diletto e bellezza" e contrapponeva ad esso quel pellegrinaggio interiore verso la Gerusalemme che invece starebbe nel cuore di ciascuno. (BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 6). Chiaramente sarebbe anche lungo l'elenco di quei religiosi che furono pellegrini e incettatori di reliquie in prima persona e, a tal proposito, basterebbe citare il caso di Ambrogio vescovo di Milano che dopo le iniziali perplessità, di cui ho prima accennato, sarebbe poi divenuto egli stesso un grande scopritore e traslatore di reliquie corporee dei martiri.

[252] LEED, *Per mare e per terra.*

[253] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 551; CHERUBINI, *Santiago di Compostella*, p. 65; CRACCO, *La grande stagione dei santuari mariani,* p. 103; PICASSO, *La liturgia del viaggio,* p. 470.

[254] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 546-547; VOGEL, *Le pèlerinage pénitentiel*, p. 64-65; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 28-31; PICASSO, *La liturgia del viaggio,* p. 470-471.

[255] CARDINI, *Il pellegrinaggio.*

[256] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 550.

[257] OURSEL, *Pellegrini nel Medio Evo*, p. 43-44; SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini.*

[258] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini.* (Alcune di queste allegorie le troviamo nello "*Instructorium peregrinorum"* scritto nel 1420 dal domenicano Tommaso di Londra.); PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 442-444; CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 550-551; PICASSO, *La liturgia del viaggio,* p. 471.

[259] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 555.

[260] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 544; CHERUBINI, *Santiago di Compostella*, p. 10.

[261] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 33-34.

[262] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*; OURSEL, *Pellegrini del Medio Evo*, p. 43.

[263] Il primo pellegrinaggio di massa risale al 1009 ed era seguito alla

distruzione del Santo Sepolcro per mano del califfo Hakim, per molti personificazione dell'Anticristo. Un esodo ancor più grande nel 1033 in occasione dei mille anni dalla morte di Cristo e un altro ancora partito dalla Germania nel 1064 (SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*).

[264] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 33.

[265] VOGEL, *Le pèlerinage pénitentiel*, p. 85-86.

[266] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 49; CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 563.

[267] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini.*

[268] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 53-55.

[269] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*; TUCCI, *I servizi marittimi veneziani*, p. 18-19.

[270] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 45-46; CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 561.

[271] CARDINI, *Il pellegrinaggio.*

[272] CARDINI, *Il pellegrinaggio*, p. 141; per il diario del Frescobaldi vedi anche: BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela.*

[273] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 32.

[274] OHLER, *I viaggi nel Medio Evo*, p. 315.

[275] OURSEL, *Pellegrini del Medio Evo*, p. 60.

[276] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 541-542.

[277] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 33-34.

[278] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 560.

[279] Una vetusta e non verificata tradizione attribuisce all'imperatrice Elena l'impulso dato alla costruzione delle tre grandi basiliche "Costantiniane" ovvero quella della Resurrezione con le attigue cappelle del Calvario e "Rotonda" dell'Anastasis; quella di Elena sul Monte degli Ulivi, a custodia del luogo indicato come quello dell'Ascensione al Cielo e quella di Betlemme sovrastante la grotta della natività. (STOPANI, *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo.*)

[280] PINTO, *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta*, p. 257-284.

[281] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*, p. 74; CHERUBINI, *I pellegrini*,

p. 556.

[282] BARTOLINI, *Nel nome di Dio facemmo vela*. p.42.

[283] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*.

[284] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 265-266.

[285] Ad Aquileia, nella cattedrale un sacello cilindrico ripete le forme dell'edicola del Sepolcro com'era nel X secolo; A Bergamo, presso la cattedrale , la cappella della Santa Croce rinvia all'Anastasis; Presso Bergamo la chiesa di Almeno di San Bartolomeo riproduce l'Anastasis dell'XI secolo. Uguale discorso per le chiese di Santo Stefano in Bologna, del Santo Sepolcro in Mantova e di quello di Brindisi. A Perugia la chiesa rotonda di Sant'Angelo è una bella riproduzione dell'Anastasis. Nel medesimo contesto anche il Santo Sepolcro di Aquapendente, al confine tra Toscana e Lazio. All'estero monumenti del genere li troviamo a Fulda in Germania e a Neuvy-St.-Sépulcre a Villeneuve d'Aveyron in Francia. (CARDINI, *Il pellegrinaggio*.)

[286] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 45.

[287] VAUCHEZ, *Roma medievale*, p. XI-XXIX.

[288] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*, p. 276-277.

[289] MGH, Script.,XVI, p. 271-379.

[290] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 542; SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*, p. 280-281; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 127.

[291] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 235-236; 249.

[292] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 240-241; SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini*.

[293] O'GRADY, *25 giubilei,* p. 78-115; OURSEL, *Vie di pellegrinaggio e santuari*, p. 101-102; *Indulgences,* col. 1612.

[294] O'GRADY, *25 giubilei,* p. 105.

[295] PASCHINI, *Giubileo cristiano ordinario*, in Enc. Catt., col. 678-683.

[296] MORONI, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, p. 123-125.

[297] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 38.

[298] PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 174-175.

[299] OURSEL, *Pellegrini nel Medio Evo*, p. 127; DELHOUTRE, *Il pellegrinaggio a*

S. Giacomo, p. 194-195; CHERUBINI, *Santiago di Compostella*, p. 55-56.

[300] OURSEL, *Pellegrini nel Medio Evo*, p. 113-115.

[301] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 538.

[302] OURSEL, *I viaggi nel Medio Evo*, p. 133-134.

[303] OURSEL, *I viaggi nel Medio Evo*, p. 140.

[304] OHLER, *I viaggi nel Medio Evo*, p. 315; OURSEL, *Pellegrini nel Medio Evo*, p. 92.

[305] OURSEL, *Pellegrini nel Medio Evo*, p. 86-87.

[306] CHERUBINI, *Santiago di Compostella*, p. 33.

[307] OURSEL, *Il pellegrino nel Medio Evo*, p. 105 e 117.

[308] DELHOUTRE, *Il pellegrinaggio a S. Giacomo*, p. 198.

[309] OURSEL, *Il pellegrino nel Medio Evo*, p. 43; PALUMBO, *Giubileo giubilei*, p. 46.

[310] CHERUBINI, *I pellegrini*, p. 551.

[311] Alcuni esempi: il distintivo di Canterbury, raffigurante una testa mitrata di San Tommaso tra due spade in posizione verticale; quello di Mont-St.-Michel con San Michele col suo stendardo e lo scudo nell'atto di pesare le anime nel giorno del Giudizio Universale.

[312] SUMPTION, *Monaci, santuari, pellegrini.*

[313] BARREIRO RIVAS, *La función política de los caminos de peregrinación.*

[314] BARREIRO RIVAS, *La función política de los caminos de peregrinación*, p. 173.

[315] BARREIRO RIVAS, *La función política de los caminos de peregrinación*, p. 67.

[316] BARREIRO RIVAS, *La función política de los caminos de peregrinación*, p. 184-186.

[317] http://www.radio.rai.it/radio3/laviafrancigena/index.cfm

[318] http://www.adlimina.it

[319] MANZONI, *I promessi sposi,* XXXVIII, p. 914.